SKRZYDLATA POLSKA

NR 47 (541) • 19. XI. 1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł

W NUMERZE: DRUGA W POLSCE I DRUGA NA ŚWIECIE ✦ HISTORIA JEDNEGO ZESPOŁU ✦ LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

Na stronach 10—11 zamieszczamy ilustrowany opis bezogonowego szybowca doświadczalnego SZD-20X „Wampir". Na zdjęciu: pilot doświadczalny SZD — Adam Ziętek podczas jednej z pierwszych prób tego szybowca.

Foto: TADEUSZ MALINOWSKI

Z tygodnia na tydzień

● **44 ROCZNICA WIELKIEJ SOCJALISTYCZNEJ REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ** obchodzona była w Związku Radzieckim niezwykle uroczyście. Wielka manifestacja ludności Moskwy została poprzedzona defiladą wojskową. Wzięły w niej udział różne rodzaje wojsk a wśród nich broń rakietowa, wojska desantowe i przeciwlotnicze.

*

● **RAKIETA NOŚNA „BLUE SCOUT" EKSPLODOWAŁA** podczas próby wyrzucenia nowego sztucznego satelity Ziemi w dniu 1 listopada br., z przylądka Canaveral (USA).

*

● **DOMEK DLA PERSONELU LOTNEGO I TECHNICZNEGO** postanowiono zbudować w Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego. Projektantem był oficer Witalis Michalak. Dzięki temu personel lotny i techniczny będzie zabezpieczony już teraz przed utrudniającym normalną pracę zimnem.

*

● **W NRF** już budują rakiety wprawdzie przeznaczone do pomiarów radioaktywności, ale w przyszłości kto wie czy nie będą chcieli konstruować i innego typu. Konstruktorem dwustopniowej rakiety jest zachodnioniemiecki inżynier Borthold Selinger. Rakieta może wynieść 15 kG ładunków na wysokość 50 km.

*

● **SAMOLOTY, KTÓRE GUBIĄ RAKIETY** latają nad NRF. W dniu 30 października br. chwile grozy przeżyli mieszkańcy Altneidorf. Przelatujący tu samolot amerykański „zgubił" rakietę, która upadła obok jednego z domów. Na szczęście pocisk nie eksplodował. Dopiero w kilka godzin później żandarmerii amerykańskiej udało się usunąć rakietę.

*

PRZYPOMINAMY,

że warunkiem regularnego otrzymywania tygodnika „Skrzydlata Polska", w roku 1962, jest opłacenie prenumeraty w terminie do 15 grudnia bieżącego roku.

● **DOKŁADNOŚĆ LĄDOWANIA RADZIECKICH SUPERRAKIET** była doprawdy bajeczna — powiedział dowódca eskadry okrętów, które prowadziły obserwacje i badania na Pacyfiku, podczas niedawnych eksperymentów prowadzonych w ZSRR w wywiadzie dla „Krasnoj Zwiezdy". Rakiety po przebyciu 12 tys. km lądowały w dokładnie oznaczonym punkcie i przewidzianym czasie. „Prowadziliśmy pomiary spokojnie, bez obaw, że rakiety odchylą się od wyznaczonego celu". Jak informuje dowódca eskadry w pracy ciągle przeszkadzały samoloty amerykańskie, które nie tylko że krążyły w tym rejonie, ale przelatywały nawet kilka centymetrów nad antenami masztowymi.

*

● **SAMOLOTY DLA CZOMBEGO,** samozwańczego prezydenta Katangi, dostarczyła Niemiecka Republika Federalna. Z 5 samolotów typu Dornier, 4 otrzymały urządzenia do transportowania i zrzucania bomb.

*

● **EKSPERYMENTY Z RAKIETAMI „POLARIS"** przeprowadzili Amerykanie w pobliżu Wysp Bahama na Atlantyku. Rakiety „Polaris" wystrzeliwane były z okrętu podwodnego „Ethan Allen". Pierwsze człony odpaliły w momencie wynurzenia z wody, a następne po upływie minuty. Rakiety te osiągają odległość 2 400 km.

*

● **AEROKLUB GDAŃSKI** zorganizował spotkanie z dyrektorami szkół średnich trójmiasta. W spotkaniu, które odbyło się 5 listopada br. na lotnisku we Wrzeszczu wzięło udział 17 przedstawicieli średnich szkół Gdańska, Gdyni i Sopotu. Omówione zostały problemy działalności Aeroklubu w szkołach oraz sprawy związane z zainteresowaniem młodzieży lotnictwem. Na zakończenie spotkania wielu spośród jego uczestników odbyło loty szybowcami i samolotami. (ż)

*

● **KONKURS LOTNICZY** organizowany wspólnie z PLL „LOT" i Aeroklubem PRL ogłosił w nr 44 z 31 października br. „Przegląd Techniczny".

*

● **NOWY ROZKŁAD LOTÓW** wchodzi w życie z dniem 1 listopada. Przewiduje on m. in. uruchomienie nowej linii PLL LOT między Zurichem a Paryżem. Na trasie Warszawa — Zurich — Paryż, jak również na trasie Warszawa — Berlin — Londyn. kursują regularnie Ily-18. W ten sposób turbośmigłowe samoloty obsługują już trzy najważniejsze międzynarodowe połączenia Polskich Linii Lotniczych. (Sz)

*

● **SKAŻONY RADIOAKTYWNOŚCIĄ** został samolot zachodnioniemieckiej Lufthansy po przelocie z Montrealu do Frankfurtu. Licznik Geigera wykrył 6 000 impulsów na minutę, to jest trzykrotnie więcej, niż jest to dopuszczalne. Według opinii fachowców, zdrowiu pasażerów nie grozi żadne niebezpieczeństwo. Radioaktywność zlikwidowano drogą dokładnego zmycia powierzchni kadłuba. (Sz)

*

● **DISCOVERERA-34** wystrzelono w dniu 5 listopada br. w USA. Potwierdzenie, że sztuczny satelita wszedł na orbitę okołoziemską uzyskano po 2 godzinach od momentu wystrzelenia.

*

● **WYDAWNICTWO MON** zapowiada ukazanie się w listopadzie br. książek „Teoria lotu rakiet niekierowanych" i „Lotnicze elektryczne urządzenia zasilonowe, ogrzewcze i oświetleniowe".

UWAGA! CZYTELNICY

Redakcja

przyjmuje swych Czytelników, korespondentów, współpracowników i sympatyków „Skrzydlatej"

w KAŻDY PIĄTEK w godz. 16.00 — 18.30

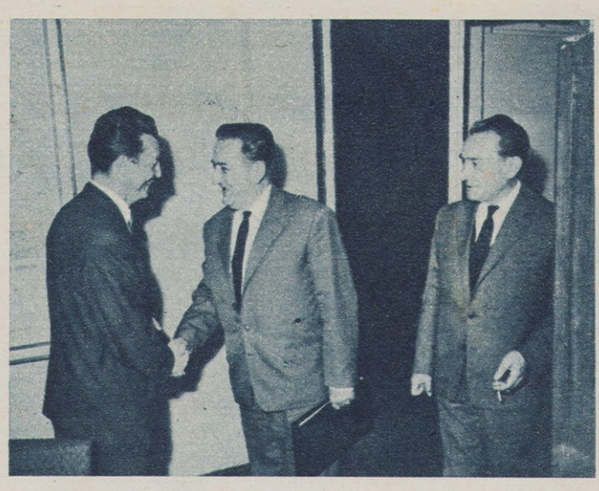
w lokalu Klubu Czytelników „Skrzydlatej Polski", Warszawa, ul. Widok 8.

W klubie czynna jest czytelnia czasopism lotniczych (m. in. „Wiraże", „Trybuna Lotnika", „Technika lotnicza") i nielotniczych („Motor", „Morze" i inne).

Również w każdy piątek, w godz. 16.30—18.00 przyjmuje zainteresowanych redaktor naczelny „Skrzydlatej".

ZAPRASZAMY I CZEKAMY

DELEGACJA ZWIĄZKU LOTNICZEGO JUGOSŁAWII W AEROKLUBIE PRL



W dniach 3—10 listopada br. przebywała w Polsce, na zaproszenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, delegacja Związku Lotniczego Jugosławii w składzie: sekretarz generalny Zarządu Głównego ZLJ — **Milivoje Misljenović** i członek ZG ZLJ, prezes Związku Lotniczego Chorwacji — **Pero Car.** Goście jugosłowiańscy przeprowadzili rozmowy oficjalne z Prezydium Zarządu Głównego APRL i podpisali w imieniu Związku Lotniczego Jugosławii umowę o współpracy i wymianie doświadczeń w 1962 r. pomiędzy ZLJ i APRL.

Poza tym przedstawiciele lotnictwa sportowego Jugosławii zwiedzili Warszawę, Katowice, Bielsko-Białą, Oświęcim, Żar, Wieliczkę oraz zapoznali się z aeroklubami: warszawskim, śląskim, bielsko-bialskim i krakowskim, a także zwiedzili Szybowcowy Zakład Doświadczalny. (yy)

Na zdjęciu Prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz wita się z sekretarzem generalnym Zarządu Głównego ZLJ — M. Misljenoviciem i prezesem Związku Lotniczego Chorwacji P. Carem.

Foto: **B. Koszewski**

● **DROGA DO GWIAZD,** film o locie Gagarina wokół Ziemi, został wyświetlony w dniu 2 listopada br. w Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich w Warszawie, staraniem Klubu Publicystów Lotniczych.

*

● **OD 2 PAŹDZIERNIKA** co poniedziałek odlatują samolotami Polskich Linii Lotniczych LOT grupy polskich turystów na krótkie, 4-dniowe wycieczki do Pragi, organizowane przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze. Program przewiduje zwiedzanie miasta oraz atrakcyjne wycieczki w najbliższe okolice. (sz)

*

● **WROGIEM ODRZUTOWCÓW NR 1** może się nazywać miss Olivia Poulton z Richmond Hill niedaleko od londyńskiego lotniska Heathrow. 61-letnia dama prowadzi swą walkę już od 4 lat. Wysłała ona w tym czasie niezliczoną ilość listów na temat „okropnego ryku tych odrzutowych potworów", nie mniej niż 150 razy telefonowała w tym okresie do London Airport, uskarżając się na hałas. Ministerstwo Lotnictwa traktuje akcję p. Poulton ze „śmiertelną" powagą. Delegowano ostatnio specjalnego urzędnika, który rozłożył na dywanie w mieszkaniu p. Poulton wielką mapę Południowej Anglii i próbował jej wyjaśnić, dlaczego samoloty muszą przelatywać akurat nad jej domkiem. Wysiłki jego były jednak daremne: „Niech nie myślą, że uda się mnie zaagitować" — oświadczyła krewka dama, zapowiadając kontynuowanie swej akcji. (sz)

*

● **W TECHNICZNEJ OFICERSKIEJ SZKOLE WOJSK LOTNICZYCH** na apel KMW przystąpiły plutony poszczególnych pododdziałów do walki o tytuł „drużyny socjalistycznej służby". Pierwsze miejsce uzyskał pluton por. Engelgarda z pododdziału E. Wylegały.

*

● **KONFERENCJA PRASOWA** z udziałem dziennikarzy warszawskich odbyła się dnia 31 października br, poświęcona udziałowi delegacji Aeroklubu PRL w Konferencji Generalnej FAI, która odbyła się w dniach od 12 do 22 października br w Monaco. W konferencji Prasowej wzięli udział: prezes APRL — Stefan Antosiewicz. Pelagia Majewska, która otrzymała w Monaco Medal Lilienthala, Tadeusz Rejniak oraz inż. Jacek Walczewski, reprezentujący Polskę w Komisji Astronautycznej FAI.

*

● **STRATOSFERYCZNE „BOCIANY"** już w niedługim czasie będą służyły naszym szybownikom do uzyskiwania znacznie większych wysokości niż dotychczas. W „Bocianie" na miejscu drugiego pilota zostanie zainstalowana specjalna aparatura dostarczająca tlen pod ciśnieniem. Niezależnie od tego piloci, którzy wystartują na szybowcu będą wyposażeni jeszcze w skafandry ciśnieniowe. Do tego rodzaju lotów przygotowuje się już wytypowana grupa szybowników.

ECHA

DZIESIĘCIORO PRZYKAZAŃ PILOTA DOSKONAŁEGO

Przed paroma tygodniami pisałem o konieczności zachowywania ścisłej dyscypliny na lotniskach i w powietrzu. Wówczas chodziło o nasze lotnictwo sportowe. Widać zagadnienia te nurtują lotników wielu różnych krajów i „branży lotniczych", jeśli w restauracji personelu lotniska w Poitiers znalazła się na tablicy ogłoszeń karta z takimi oto „przykazaniami":

1. Gdy kołujesz na pas startowy otwórz gaz „na całego". Inaczej może się zdarzyć, że nikt Cię nie zauważy.

2. Gdy Twój kociak przyjdzie Cię odwiedzić na lotnisku — nie czyńże jej afrontu! Pokaż kim jesteś! Ruszaj od razu świecą do góry, gaz na cały regulator. Dlaczego właśnie ty masz złamać sobie pysk, jeśli tylu innych robi to samo i nic im się nie stało.

3. Zakręt tuż nad ziemią bawi Cię? A więc pozwól sobie to otwarcie. Oficer startowy i publiczność ubóstwiają te rzeczy. Jeśli chodzi o przepisy i dyscyplinę lotu — to przecież są one stworzone dla innych. Zawsze na całego! Zmniejszać gaz — to oznaka tchórzostwa.

4. Jeśli spotykasz kolegę w powietrzu powinien popamiętać to na długo. Reguły uprzejmości każą w takim wypadku spikować na niego jak przyzwoity myśliwiec, owinąć go dokładnie skrętami, jednym słowem pokazać mu kim jesteś. Ta metoda zapowiada wszelkie korzyści, zwłaszcza jeśli natrafisz na maszynę turystyczną z kobietami na pokładzie.

5. Latać ponad wioskami wyżej niż 100 metrów — to już zupełnie idiotyczne. Nie rozróżniasz niczego i nikt ciebie nie poznaje. Ryzykujesz także, że możesz nie dostrzec mostów i przewodów wysokiego napięcia pod którymi można tak łatwo przelecieć. A w ogóle w razie kraksy zyskujesz na tym, bo prędzej jesteś na ziemi. Jeśli starzy piloci latają na dużych wysokościach, to dlatego, że z wiekiem poczynają mieć pietra.

6. Jeśli odbywasz daleki lot i zagubisz się w terenie, wyrzuć mapę, zamknij gaz i siadaj na pierwszej łączce, jaka się do tego nadaje. Wszyscy ludzie będą zadowoleni, jeśli będą mogli uścisnąć Ci dłoń i obejrzeć Cię. Być może poczynisz jakieś szkody przy lądowaniu. Nie przejmuj się tym. Masz prawo zmusić właściciela gruntu, aby okazał ci wszelką pomoc.

7. Mechanicy, personel od tankowania i inni jeszcze powinni być przez Ciebie traktowani zawsze z grzeczną łaskawością. Ale nie zapomnij donieść dyrekcji jeśli by się zbytnio spoufalali. Ostatecznie to ty jesteś przecie „panem pilotem".

8. Jeśli uszkodzisz trochę maszynę nie rób z tym zaraz ceregieli. Zwłaszcza nie musisz zaraz o tym komukolwiek mówić. Kolega, który obejmie po Tobie maszynę spostrzeże to dostatecznie wcześnie.

9. Póki jesteś na lotnisku chodź zawsze w kombinezonie, inaczej stracisz szacunek. Chyba, że jest lato i masz na głowie piękną białą czapeczkę.

10. Używaj jak można najczęściej terminologii technicznej, nawet wtedy, kiedy nie rozumiesz różnych słów. To zawsze dobrze robi. W barze na lotnisku skorzystaj z każdej okazji do podkreślenia swoich przewag i zdeprecjonowania cudzych.

A w ogóle jeśli któryś nie miał okazji czy możności latania — jest kompletnym idiotą. Daj mu to grzecznie do zrozumienia.

Jak widać „repertuar" niektórych lotników bywa dość urozmaicony. „Dziesięcioro przykazań pilota doskonałego" świadczy o tym, i o tym także, że rozsądniejsi lotnicy rozumieją to i potrafią ostro wykpić.

OMIKRON

Z WICEPREZYDENTEM FAI PREZESEM Zarządu Głównego AEROKLUBU PRL STEFANEM ANTOSIEWICZEM rozmawiamy o Konferencji Generalnej Międzynarodowej Federacji Lotniczej w MONACO

Konferencja generalna FAI w Monaco. Prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz odbiera od prezydenta FAI J. Allez'a dyplomy P. Tissandiera dla wyróżnionych działaczy polskiego lotnictwa sportowego.

Foto: Robert de Hoe — Monte Carlo (2)

JAK już podawaliśmy, w dniach 12—22 października br. odbyła się w Monaco kolejna doroczna konferencja generalna FAI, w której brała również udział delegacja Aeroklubu PRL w następującym składzie: prezes ZG APRL — **Stefan Antosiewicz,** skarbnik APRL — mgr inż. **W. Leja**, członek ZG APRL — **T. Rejniak** i znakomita pilotka szybowcowa **Pelagia Majewska,** która otrzymała od FAI medal Lilienthala. Na konferencji tej prezes Antosiewicz został wybrany jednym z wiceprezydentów FAI, co jest niewątpliwie dużym wyróżnieniem i uznaniem dla polskiego lotnictwa sportowego na forum Międzynarodowej Federacji Lotniczej.

O garść informacji na temat przebiegu tegorocznej konferencji zwróciliśmy się do prezesa naszego Aeroklubu, a zarazem wiceprezydenta FAI — Stefana Antosiewicza.

– Panie Prezesie, przede wszystkim nasze serdeczne gratulacje z okazji wyboru na wiceprezydenta FAI. Wydaje się nam, że konferencja w Monte Carlo była w tym roku wyjątkowo przyjemna dla naszej delegacji?

— Dziękuję bardzo. Na pewno tak. Sam fakt, że w składzie naszej delegacji była znakomita i sławna rekordzistka szybowcowa Pelagia Majewska, która na tej właśnie konferencji otrzymała przyznany jej przez FAI Medal Lilienthala, przyczynił się do popularności delegacji APRL. Majewska, jak zawsze zresztą skromna, była mocno adorowana przez delegatów poszczególnych krajów i cieszyła się dużym zainteresowaniem. Byliśmy, oczywiście niezwykle wzruszeni, kiedy Polka otrzymywała Medal Lilienthala.

– No, z pewnością, gdyż nie co roku zdarza się przecież tak wysokie wyróżnienie polskiego sportowca lotniczego. Atmosfera konferencji musiała być przyjemna?

— Tak, bardzo przyjemna. Zorganizowana była przy tym sprawnie i trudno po prostu coś zarzucić organizatorom, tj. Aeroklubowi Księstwa Monaco.

– Co było przedmiotem obrad konferencji?

— Jak zwykle, przy tego rodzaju okazjach, złożone zostały delegatom sprawozdania organizacyjne i finansowe oraz osobiście złożyli sprawozdania przewodniczący poszczególnych komisji FAI, co zresztą odbyło się w tym roku po raz pierwszy, gdyż dotychczas sprawozdania komisji ujmowane były zbiorczo i składane przez dyrektora generalnego FAI. Zasadniczym jednak przedmiotem obrad był projekt nowego statutu Federacji. Jeszcze na konferencji generalnej w Moskwie powołana została specjalna komisja, z udziałem m. in. przedstawiciela Polski, której zadaniem było opracowanie i przygotowanie nowego projektu statutu FAI. Na konferencji w Monte Carlo został on po dyskusji przyjęty.

– Czym charakteryzuje się nowy statut FAI?

— Przede wszystkim został on dostosowany do obecnych potrzeb Federacji i jej aktualnych zadań. Istotę jego stanowi połączenie kilku dokumentów w jedną całość oraz wypracowanie niektórych pojęć dotyczących np. zadań Federacji, jej władz, członkostwa organizacji, ustalenie kadencji władz, komisji specjalnościowych itp.

– A jak z budżetem FAI? Gdyż, o ile wiadomo, są z nim stale kłopoty?

— Budżet FAI, niestety stale rośnie. Został on na konferencji rozpatrzony i zatwierdzony, a efektem tego postanowienie o zwiększeniu składek członkowskich w stosunku do 1960 r. o 40 procent.

– Co z innych postanowień konferencji zasługuje na uwagę?

— Delegacja Związku Radzieckiego zgłosiła propozycję, aby FAI przyjęła na jakiś dłuższy okres, na przykład 5 lat, ramowy kalendarz imprez i zawodów międzynarodowych, organizowanych przez FAI; po prostu dla orientacji poszczególnych aeroklubów narodowych, które w ten sposób będą mogły lepiej planować udział swych ekip w tych imprezach. Wniosek ZSRR uznano za słuszny, przyjęto i już naniesiono do kalendarza cały szereg imprez, m. in. Spadochronowe Mistrzostwa Świata, które odbędą się w 1962 r. w Stanach Zjednoczonych oraz Mistrzostwa Świata w Akrobacji Samolotowej; odbędą się prawdopodobnie w przyszłym roku na Węgrzech.

– Czy w tym roku przyjęte zostały do FAI jakieś nowe aeroklubu narodowe?

— Tak. Na konferencji przyjęto do FAI, w charakterze członka stowarzyszonego, federację szybowcową i modelarską Argentyny, Aeroklub Cypru i federację aeroklubów Malajów.

– Wiemy już, że FAI przyznało Złoty Medal FAI pierwszemu kosmonaucie świata, majorowi Jurijowi Gagarinowi. Jakie jeszcze inne odznaczenia przyznało FAI na tej konferencji?

— **Złoty Medal** dla **mjr. Gagarina,** który był w tym czasie delegatem na XXII Zjazd KPZR i nie mógł przybyć osobiście do Monaco, odebrał przewodniczący delegacji radzieckiej Włodzimierz Konstanty Kokkinaki. Medale de La Vaulx za uzyskanie absolutnych rekordów świata uzyskali: **Borys Adrianow** — ZSRR (za prędkość w obwodzie zamkniętym — 2 092 km/h, uzyskaną 20 maja 1960 r.); **Włodzimierz Konstanty Kokkinaki** — ZSRR (za prędkość w obwodzie zamkniętym — 2 148,66 km/h, uzyskaną 16 września 1960 r.); **John P. Davis** — USA (za prędkość w obwodzie zamkniętym — 2 237,37 km/h, uzyskaną 25 września 1960 r.); **Thomas R. Grissom** — USA (za odległość przelecianą w obwodzie zamkniętym — 16 220,36 km, uzyskaną 13 i 14 września 1960 r.).

Medal Bleriota otrzymał Francuz **Rajmund Davy** (za prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km na samolocie sportowym — 316,260 km/h, uzyskaną 13 października 1960 r. — klasa C1b). Poza tym przyznano dyplomy P. Tissandier'a, w tym 3 Polakom (mgr inż. **Irena Zabiełło, Stanisław Michniewski** i prof. dr **Władysław Parczewski**); po trzy dyplomy otrzymali przedstawiciele ZSRR i Czechosłowacji oraz po 2 dyplomy Rumunia i Jugosławia.

– Gdzie odbędzie się następna konferencja generalna FAI. Czy zapadła w Monaco jakaś wiążąca decyzja w tej sprawie?

— Tak. Następną konferencję w 1962 r. zorganizuje Aeroklub Grecji. Odbędzie się ona w Atenach, też prawdopodobnie na jesieni.

– Panie Prezesie, a co ciekawego mógłby Pan nam przekazać z tzw. rozmów kuluarowych na konferencji?

— Chyba tylko to, że stale jesteśmy nagabywani: kiedy znowu zorganizujemy szybowcowe mistrzostwa świata w Polsce?

– No i...?

— Na razie, nic wiążącego w tej sprawie powiedzieć nie można.

Rozmawiał: JRK

Ogólny widok sali obrad konferencji generalnej FAI, która odbyła się w jednej z sal Muzeum Oceanograficznego w Monte Carlo. Na pierwszym planie delegacja polska.

DRUGA W POLSCE I DRUGA NA ŚWIECIE

Oczywiście tytuł dotyczy naszej popularnej szybowniczki Pelagii Majewskiej, która jako druga pilotka w Polsce – po Tadeuszu Górze – i druga kobieta na świecie – po Marcelle Choisnet Gohard – otrzymała Medal Lilienthala za rok 1960, będący najwyższym wyróżnieniem nadawanym przez Międzynarodową Federację Lotniczą za najwybitniejszy wyczyn szybowcowy roku lub całokształt działalności sportowej. W tym przypadku Pelagia Majewska uzyskała Medal Lilienthala za ustanowienie dziewięciu szybowcowych rekordów międzynarodowych.

Nazwisko Pelagii Majewskiej — jeszcze przed kilku laty prawie nie znane — dzisiaj budzi odruch szczerej sympatii i szacunku. Staje się ono z każdym dniem coraz bardziej popularne w naszym społeczeństwie. Bo trudno sobie wyobrazić polskie współczesne szybownictwo bez Majewskiej, bez jej wspaniałych osiągnięć. Wspaniałych, bo wyczyny — moim zdaniem — należy mierzyć przede wszystkim wartością osobistego zaangażowania w lataniu. A zaangażowanie to u Majewskiej jest ogromne, pierwszoplanowe i rzec by się mogło, iż przerasta świetność jej wyczynu. Niezwykłe to zaangażowanie, rzadko spotykane wśród pilotów. Dlatego też nie zawaham się stwierdzić, iż właśnie dzięki niemu Majewska jest bardziej związana z powietrzem niż z ziemią.

Medal Lilienthala dla Pelagii Majewskiej, to wydarzenie nieprzemijające w naszym szybownictwie, to fakt, który wysoko podnosi rangę polskiego szybownictwa w skali ogólnoświatowej. I na chwilę ogarnia nas zdumienie: mimo wielu wybitnych szybowników jakich mamy — właśnie kobieta zdobyła wawrzyn, tak trudny do uzyskania. Tym większe więc uznanie dla Pelagii Majewskiej, tym większa radość z wyróżnienia, z którego na równi z nią bardzo się cieszymy.

— Jak Pani przyjęła wiadomość o przyznaniu Medalu Lilienthala przez Międzynarodową Federację Lotniczą — rozpoczynam rozmowę z Mistrzynią Sportu Pelagią Majewską.

— Byłam mile zaskoczona.

— Gdzie Panią zastała ta wiadomość?

— W Centrum Szybowcowym w Lesznie podczas rozgrywania VII Szybowcowych Mistrzostw Polski. Z tego powodu urządzono małą uroczystość. A więc były kwiaty, gratulacje, wiwaty, okrzyki, podrzucano mnie w górę, omal nie pod chmury oraz strzelano z rakietnic.

— Medal Lilienthala to ogromne wyróżnienie dla Pani?

— Nie tylko dla mnie. Jest to nagroda dla całego polskiego szybownictwa, dla naszych konstruktorów, inżynierów, techników i robotników, jest to nagroda dla Polski.

— A jak przyjęła Pani wiadomość o wyjeździe do Monaco?

— Również była miłym zaskoczeniem, a sam udział w Konferencji Generalnej FAI i osobisty odbiór Medalu Lilienthala stał się dla mnie dużym przeżyciem.

— W takim razie proszę o kilka słów na temat samej uroczystości wręczenia odznaczenia?

— Wręczenie nastąpiło pierwszego dnia obrad Konferencji Generalnej FAI, osiemnastego października, w dużej sali Muzeum Oceanograficznego. Po wręczeniu Wielkiego Medalu FAI i Medali Vaulx wyczytano moje nazwisko. Muszę przyznać, że gdy szłam w stronę prezydium konferencji, żadna sala nie wydawała mi się tak długa. Następnie weszłam na podwyższenie i z rąk ministra Monaco Emila Pelletier otrzymałam Medal Lilienthala. Z kolei zamienił ze mną uścisk dłoni, a zebrani zareagowali oklaskami. Zresztą proszę spojrzeć na fotografię.

— Jaki okres życia uważa Pani za najpiękniejszy?

— Życia nie dzielę na okresy.

— Czy Pani jest przesądna?

— Nie.

— Co Pani planuje na rok przyszły?

— W moim życiu planowanie nie zdaje egzaminu.

— Pani stosunek do palenia papierosów?

— Nie znoszę dymu, dym mi przeszkadza.

— To znaczy, że Pani mąż nie pali papierosów?

— Nie.

— A gdyby tak zaczął palić?

— Musiałabym zmienić zdanie albo... męża.

— Czy Pani czuje się kiedyś samotnie?

— W powietrzu — nie. wśród bliskich mi osób — również nie, poza domem czasem niestety tak.

— A co działa na Panią kojąco?

— Czyjaś życzliwość, piękny, urzekający krajobraz, zupełna cisza.

— Czego wystrzega się Pani w życiu?

— Kłamstwa.

— Która książka jest Pani najmilsza sercu?

— Rollanda „Dusza zaczarowana". Z lotniczych — urzekają mnie książki Saint-Exuperyego.

— Jakie zalety ceni Pani najbardziej u ludzi?

— Szczerość i koleżeństwo.

— Czy stawała Pani kiedyś w życiu przed skomplikowanymi problemami?

— Tak.

— W takim razie, czy po ich pokonaniu była Pani szczęśliwa?

— Nie zawsze.

— Jeśli już mowa o szczęściu, to czy Pani czuje się szczęśliwa?

— Tak. Życie jest piękne, chociaż bywają również przeciwności losu.

— Czy w szybownictwie też?

— Jak najbardziej.

— W takim razie proszę o mały przykład?

— Powiedzmy, nie znajduję wznoszenia tam gdzie zapragnę — oczywiście podczas lotu szybowcem.

— Pani największe przeżycie szybowcowe?

— Czekam na nie.

— Czy jeszcze długo?

— Pytanie pozostawiam bez odpowiedzi.

— Za jakimi kwiatami Pani przepada?

— Za astrami.

— Pani aktualne marzenia?

— Chciałabym się przeszkolić na balonach wolnych, chciałabym wykonać szybowcowy przelot na odległość tysiąc kilometrów, chciałabym dużo latać, na co nie zawsze pozwalają możliwości i warunki.

— Co Pani sądzi o ludziach sławnych?

— Sława nie jest wykładnikiem tego co naprawdę zostało zrobione. Wydaje mi się, że najważniejsze nie jest to co przeprowadzono, ale to co dany człowiek chce dokonać. Oczywiście są to sprawy niewymierne.

— Uważam, iż po naszej rozmowie można by było stwierdzić, że Pani życie, piękno i lotnictwo to jedna wielka całość?

— Ja powiedziałabym, że wszystko co najpiękniejsze w moim życiu było zawsze w jakiś sposób związane z lotnictwem, a w szczególności z szybownictwem.

— Niech mi będzie wolno w imieniu czytelników „Skrzydlatej", całego zespołu redakcyjnego i swoim własnym, życzyć Pani dalszych wspaniałych osiągnięć w szybownictwie.

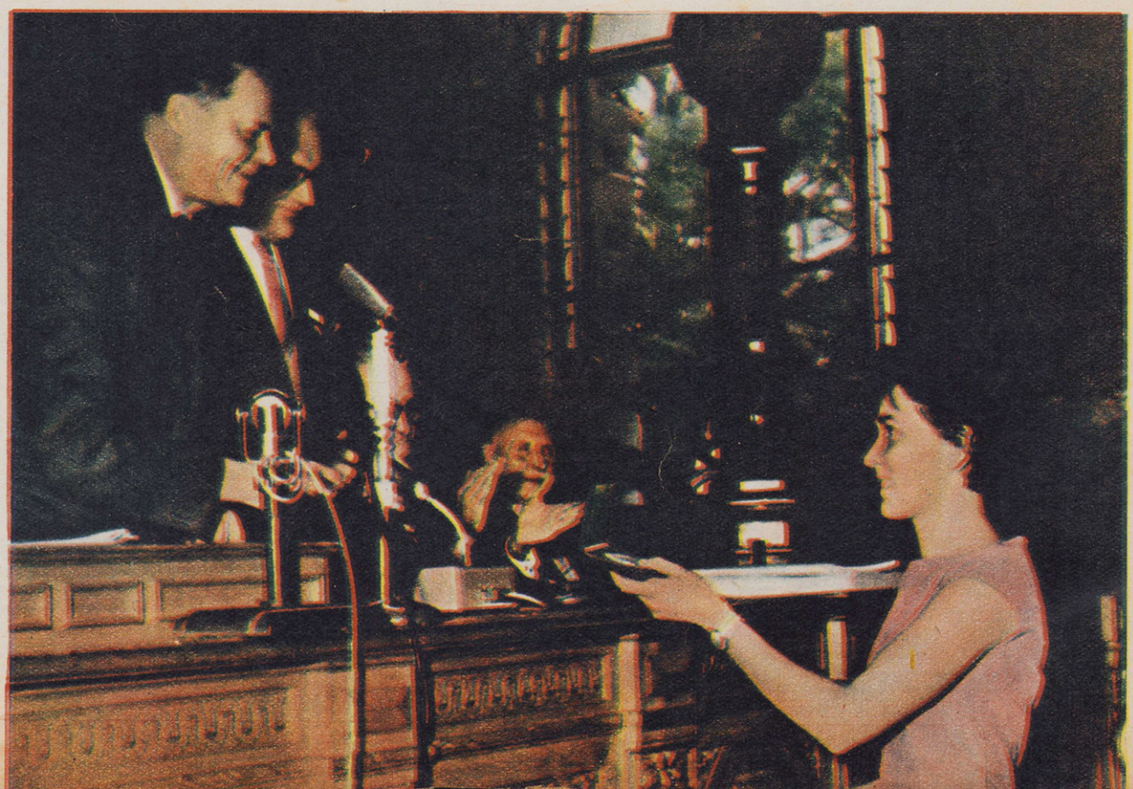
— Bardzo dziękuję.

Rozmawiał: T. MALINOWSKI

MEDALE LILIENTHALA

1938	T. GÓRA, POLSKA
1948	A. Persson, Szwecja
1949	J. Robinson, USA
1950	W. Ivans, USA
1951	M. Gohard, Francja
1952	C. Atger, Francja
1953	W. Ilczenko, ZSRR
1954	P. Wills, Anglia
1955	J. Küttner, USA
1956	Mac Cready, USA
1957	L. Gomez, Hiszpania
1958	W. Hirth, NRF
1959	R. Schreder, USA
1960	P. MAJEWSKA, POLSKA

Moment wręczenia Medalu Lilienthala szybowcowej rekordzistce międzynarodowej, Mistrzyni Sportu Pelagii Majewskiej przez ministra Monaco Emila Pelletier. **Foto: Robert de Hoe — Monte Carlo**



HISTORIA JEDNEGO ZESPOŁU

ZACZĘLIŚMY OD „TRÓJKI”

Rozpoczynamy druk interesujących wspomnień o rozwoju słynnego w naszym kraju myśliwskiego zespołu pilotażowego, który powstał z „trójki”, a dzisiaj liczy już trzynastu pilotów.

REDAKCJA

MIMO deszczowego lata nie brakło odważnych do spędzenia urlopu nad morzem, aby przy brydżu oczekiwać upragnionych promieni słonecznych. Tutaj spotkałem kolegów: Edka Bogusza i Jurka Figurskiego.

— Słyszałem, że opuszczasz stare gniazdo — zagadnąłem.

— Tak, zbyt długo zagrzewałem jedno miejsce — odparł Jurek.

— No i co z zespołem pilotażowym, znów braknie jednego z pierwszej, pionierskiej naszej trójki. Ty ostatni opuszczasz rozrośnięty do trzynastki zespół pilotażowy.

— O następców teraz nie trudno. Gdy zaczynaliśmy, było gorzej. Żadnego doświadczenia.

— Przepraszam — odparłem, była już przed nami trójka w składzie: Krepski, Tanana i Wiącek, ale nie kręcili w jednej płaszczyźnie, lecz każdy wokół swojej osi i nie wszystkie figury, które mieliśmy w swoim repertuarze. Jak to robić, to faktycznie nikt nam nie pokazywał. Sami dochodziliśmy do każdego nowego elementu figury pilotażowej. Pamiętasz, lecąc na pokaz do NRD nie mieliśmy nawet pilota zapasowego. Namęczyliśmy się zanim stworzyliśmy pierwszy zgrany zespół — „trójkę”. Pierwszy opuścił zespół prowadzący Zygmunt Dębowski. Na jego miejsce przybył Kałkus. Z kolei odszedłem ja, no, a teraz ty, Jurku.

— No cóż, trudności w doszkoleniu nowego pilota do zespołu są dziś mniejsze. Są przykłady licznych doświadczeń.

Wspomnienia choć tak niedawne i znane nam obu doskonale, pochłonęły nas całkowicie.

— Pamiętasz, jak w roku 1956 zaczęto mówić o zespole pilotażowym. Za cichą zgodą wszystkich, wyznaczono Staśka Z., ciebie i mnie. Akurat w tym okresie wypadł mi urlop. Po powrocie zdziwiłem się widząc, że zespół już ćwiczy.

Moje miejsce zajął Dębowski. Nie wszystko jednak było dobrze. Prawy prowadzony, Jurek, trzymał się dobrze. Natomiast u lewego przy przewrotach, jak i pętlach w położeniu odwróconym, gdy brakło przed oczami matki-ziemi, nerwy nie wytrzymywały. Odrywał się od szyku.

Dębowski zaproponował mi, abym spróbował. Zgodziłem się od razu. Chęć wykazania się umiejętnościami pilotażowymi wzięła górę.

Dokładnie omówiliśmy wszystko z Zygmuntem, ustaliliśmy kolejność figur. Pierwszy lot mieliśmy wykonać tylko w locie poziomym — zakręty płytkie, głębokie, nurkowanie itp.

W powietrzu całą uwagę skupiłem na tym, aby lot wypadł pomyślnie. Od tego przecież zależało czy pozostanę w grupie. Samoloty w płynnych przejściach zmieniały kierunek lotu i wysokość. W radio usłyszałem zadowolony głos Zygmunta:

— Dobrze! Ładnie!... Może spróbujemy pętlę?

Zatkało mnie! Tak od razu w pionowe figury (w tym czasie w programie szkolenia nie przewidywano pilotażu grupowego).

— Spróbujemy — odpowiedziałem.

Dębowski płynnym ruchem przerzucił maszynę w nurkowanie. Czułem na sterach opór gęstniejących mas powietrza. Byle tylko nie odstać.

Słychać głos Zygmunta:

— Wybieraaaamy... mocniej... dobrze! I już jesteśmy na plecach... Spokojne słowa dodawały mi odwagi. Mimo to ze zdziwieniem odczułem jak nogi na pedałach zaczynają skakać. Kątem oka spostrzegłem, że ziemia zaczyna przelewać się pod nami, by za chwilę ułożyć się w położeniu, do którego oko człowieka przywykło.

— Skończyliśmy — powiedział Zygmunt. — Jak się czujesz?

Chciałem od razu odpowiedzieć, że świetnie, ale musiałem zwilżyć usta. Ślina wyschła całkowicie. Plecy i koszulę zrosił za to obfity pot. Odparłem, że dobrze się czuję i... możemy jeszcze. Ale Zygmunt odpowiedział, iż na pierwszy raz wystarczy.

Na stoisku czekali już inni koledzy. Podszedł do nich Zygmunt i powiedział:

— Będziemy trenować w składzie: Rysiek, Jurek no i oczywiście ja. Tak zaczęły się znojne i męczące treningowe loty do pokazów z okazji Święta Lotnictwa w roku 1956.

NAD OKĘCIEM

Podnieceni oczekiwaniem na start obserwowaliśmy niebo. Około południa, jak na złość, chmury pokryły rozsłonecznione dotychczas błękit. Co chwila któryś z nas podchodził do telefonu, by osobiście porozmawiać z meteorologiem dyżurnym. Wiadomości były niepomyślne. Podstawa 1 600 m. Pocieszano nas, że zachmurzenie na pewno się zmniejszy do czasu naszego pokazu.

Wreszcie wiadomość. Podstawa chmur nad Okęciem 1 800 m. Troszkę mało. Trenowaliśmy na wysokości 2 000 m. Trzeba będzie zacieśnić promienie figur pionowych. To zadanie dla naszego prowadzącego. Rzut oka na jego twarz – jesteśmy spokojni. Będzie dobrze.

Przelot po wyznaczonej trasie i oto przed nami jasno widoczne pasy startowe.

Zniżamy lot. Olbrzymie mrowisko ludzi dookoła lotniska. Flagi obok trybuny honorowej. Szczęki zacisnęły się aż do bólu. Pierwsze oficjalne wystąpienia. Czuję, jak wilgotnieje ręka, kurczowo zaciśnięta na drążku sterowym.

— Włączyć dymy — rozkaz Zygmunta przeciął wszystkie uboczne myśli. Teraz tylko utrzymać się na swoim miejscu. O wszystkim zapomnieć. Podmuch wiatru szarpnął i podrzucił samolot w górę. Gwałtownie zareagowałem sterami i pchnąłem go z powrotem do poziomu „trójki”. Pot zrosił mi czoło. „Pewnie było to widoczne” — błyskawicznie przeleciało mi przez myśl. Samoloty równym, spokojnym ruchem wywracają się na plecy, by wykonać przewrót. Znów miga czerwień flag na trybunach.

Pada komenda:

— Do pętli! Chmury zbliżają się rozczapierzając swe porwane, strzępiaste macki, jak gdyby oczekiwały naszego przybycia, by nas pochłonąć. Brzuchami otarliśmy się o nierówne brzegi chmury. Przeszło. W następnej chwili rzucamy samoloty w nurkowanie by przejść do wykonania półpętli. Znów zbliżamy się do niegościnnie wyglądającej chmury. Nie uniknęliśmy spotkania. Zaczęło wszystko ciemnieć dookoła. Kontury samolotu prowadzącego poczęły się rozmazywać, by po chwili zniknąć całkowicie. Pozostałem sam. Z emocji i strachu głos uwiązł mi w krtani. Nic nie widzę! — wrzasnąłem, a jednocześnie nacisnąłem lewy pedał, aby odsunąć się od pozostałych niewidocznych samolotów.

Nie trwało to jednak długo. Słońce wyłoniło się tak nagle jak nagle znikło. Samoloty Zygmunta i Jurka były blisko w momencie przechodzenia do lotu poziomego. „Wykręciłem” indywidualnie, doskakując jednocześnie do szyku. Zaczęliśmy przechodzić w nurkowanie przez okno między chmurami. Odetchnąłem, nikt z ziemi nie mógł tego widzieć.

Pokaz, jako pierwszy w Polsce grupowy pilotaż, oceniono bardzo wysoko. Wykonaliśmy wszystkie figury wyższego pilotażu włącznie z beczką w płaszczyźnie trzech samolotów, która była gwoździem naszego numeru. Nam to jednak nie wystarczało. Takie pokonywanie trudności emocjonuje i pociąga. Udało się to, więc musi się udać i następne, bardziej skomplikowane. W czasie następnego święta lotnictwa w 1957 r. postanowiliśmy więc wystartować w pięciu. Do trójki dołączyli Stasiek Mielczarek i Edek Bogusz. W tym roku czekała nas jeszcze niespodzianka. Wezwanie do dowódcy Wojsk Lotniczych i polecenie, że mamy reprezentować lotnictwo na zewnątrz, podczas święta narodowego NRD.

COTTBUS

Zbliżamy się do lotniska. Zwarliśmy szyk do pilotażu. Zygmunt obniża lot. Niżej niż zwykle. Bo to też jest niezwykłe — reprezentowanie polskich skrzydeł na granicą.

Widzę kraciaste dachy miasta Cottbus. Przebiegające pod nami czarne otwory kominów straszą swoją głębią. Ręka automatycznie zaciska się na drążku, gotowa w każdej chwili szarpnąć go na siebie. Trzeba zmuszać się, by właśnie tego nie uczynić. Wierzę jednak swemu prowadzącemu.

Zaczynamy. Głos Zygmunta jest spokojny. Słońce ostrymi szpilkami kłuje w oczy. Łzy strumieniami płyną po twarzy i za kołnierz skórzanej kurtki, mieszając się razem z potem. Oka jednak zmrużyć nie wolno. Błyszcząca powierzchnia samolotu prowadzącego potęguje rażenie oczu. Wola jest silniejsza. Za chwilę słońce poleciało w bok. Tak. To już przewrót. Strugi powietrza zerwane ze skrzydeł potęgują wrażenie. Dymy czerwone, białe strugi – ładna kompozycja.

Korespondent, będący obserwatorem pisał na łamach gazety:

„Niemcy niecierpliwie spoglądają na zegarek. Ostatni punkt programu wzbudza sensację. Obiektywy kierują się w stronę, z której powinni nadlecieć Polacy na odrzutowcach. Już są. I mimo przygotowania, mimo oczekiwań przylot ich nastąpił tak niespodziewanie, że tłumy zamarły w milczeniu, zastygły kamery filmowe bez ruchu, kamera telewizyjna pozostała bez obsługi. A polscy piloci wyprysnęli już w górę i po kilku sekundach srebrzyły się ich maszyny maleńkimi punkcikami w błękicie niemieckiego nieba. Teraz dopiero podniósł się potężny okrzyk tłumów, w ruch poszły kamery filmowe, aparaty fotograficzne. Samoloty z biało-czerwoną szachownicą pozostawiając za sobą smugi dymu, wirowały w zakrętach, beczkach, pętlach, ani na chwilę nie zmieniając swego szyku. Wspaniały pokaz pilotażu zelektryzował tłumy Niemców. Znów polski lotnik pokazał się światu jako doskonały. Przyjmowałem gratulacje od Niemców, z prośbą o przekazanie ich trzem polskim pilotom”.

Kpt. pil. RYSZARD GRUNDMAN

ROZWÓJ KRAJOWYCH LINII KRÓTKODYSTANSOWYCH

JERZY OSIŃSKI

PRZED wojną, w latach trzydziestych, rozpowszechniony był pogląd, że komunikacja lotnicza może mieć zastosowanie tam, gdzie samolot skraca czas podróży przynajmniej dwa i półkrotnie. Na podstawie ówczesnego stanu rozwoju lotnictwa i komunikacji naziemnej autor tej teorii, prof. K. Pirath, wyliczył, że odległość właściwa dla komunikacji lotniczej zaczyna się od 300 km, a zastosowanie lotnictwa na odcinkach krótszych ma uzasadnienie tylko w przypadkach szczególnych (teren górzysty, woda itp.).

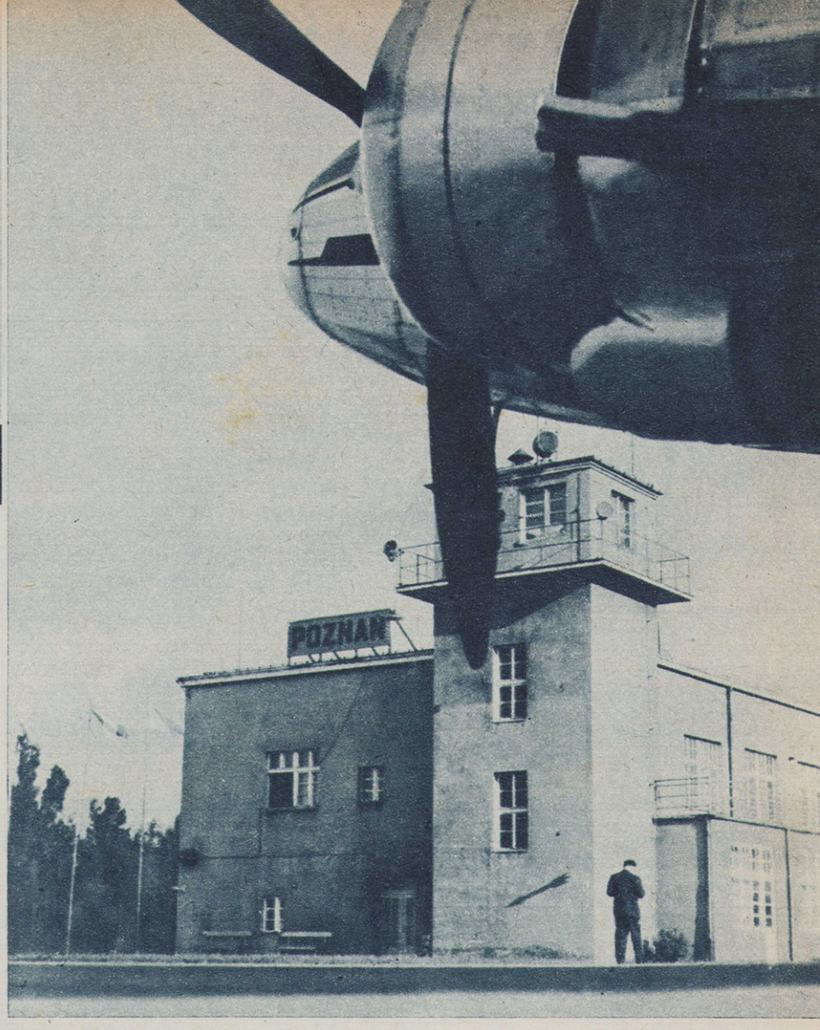
W pierwszych latach powojennych teoria opłacalności komunikacji lotniczej w zależności od współczynnika skracania czasu podróży nie straciła nic na aktualności i miała nadal wielu zwolenników, z tym tylko, że niektórzy z nich podwyższali granicę opłacalności z 300 do 500 kilometrów.

Mniej więcej do roku 1956 obserwowaliśmy bardzo słaby rozwój linii wewnętrznych, a równocześnie wzrastała szybko przeciętna odległość przewozu lotniczego (z 840 km w roku 1951 do 925 km w 1956 roku).

I oto obecnie, od paru lat, przeżywamy renesans linii krótkich, wewnątrzkrajowych... Zaznaczył się on głównie w Europie, gdzie — jak wiadomo — transport lądowy nie napotyka na szczególne przeszkody, ma dobrze rozwiniętą sieć i odznacza się stosunkowo dużą szybkością. Na podkreślenie zasługuje fakt, że przodują tu kraje mniejsze, o niewielkiej powierzchni terytorium. W krajach tych w ciągu ostatnich 5 lat przewozy na liniach wewnętrznych wzrosły prawie trzykrotnie (wzrost przewozów światowych krajowych i zagranicznych był w tym okresie mniej niż dwukrotny). Jest rzeczą charakterystyczną, że wzrosły również znacznie przewozy na odległościach krótkich. W Danii na przykład, gdzie średnia odległość przewozu wynosi 170 km, wzrost był pięciokrotny, w NRF (średnia odległość przewozowa 280 km) — dziesięciokrotny itp.

Bardzo duży rozwój linii wewnętrznych obserwujemy w krajach socjalistycznych. Jedynym wyjątkiem jest Polska, w której przewozy krajowe szybko wzrastały do roku 1957, po czym na skutek podwyżki taryf i zmniejszenia częstotliwości lotów — spadły w roku 1958 do połowy i odtąd rozwijają się w tempie wolniejszym.

Jak już zaznaczyliśmy w poprzednim artykule, omawiającym rozwój transportu lotniczego krajów socjalistycznych, wśród państw obozu socjalistycznego szczególnie duży rozwój linii wewnętrznych zaznaczył się w Czechosłowacji. W ciągu pięciu ostatnich lat liczba pasażerów krajowych wzrosła w CSRS czterokrotnie.



Port lotniczy w Poznaniu. Foto: J. Piątek (3)

Jakie są przyczyny obecnego, szybkiego rozwoju krótkodystansowych przewozów wewnętrznych?

Przewóz pasażerów w tysiącach	1955	1956	1957	1958	1959	1960
CSA	172	184	221	271	409	621
LOT	136	165	178	86	95	107

Powyższe zestawienie podaje rozwój przewozów wewnętrznych CSA i LOT-u za lata 1955—1960.

Mimo niewielkiej powierzchni kraju, sieć linii CSA liczy 2870 km i obejmuje 11 miast (LOT — 1808 km i 7 miast). Gdy na 1000 km² powierzchni w Polsce przypada 6 km sieci, w Czechosłowacji — 22 km.

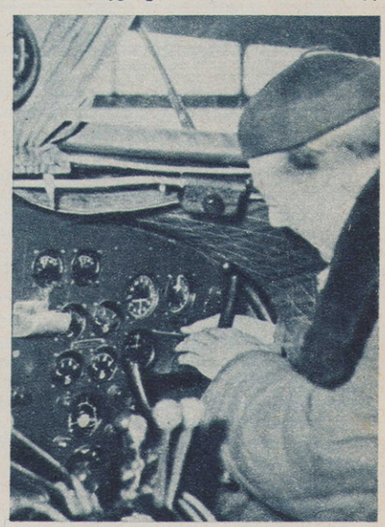
Na podkreślenie zasługuje stosunkowo duża średnia odległość przewozu pasażera na liniach wewnętrznych Czechosłowacji. Wynosi ona w ostatnich latach tyleż samo co w Polsce — 340 km.

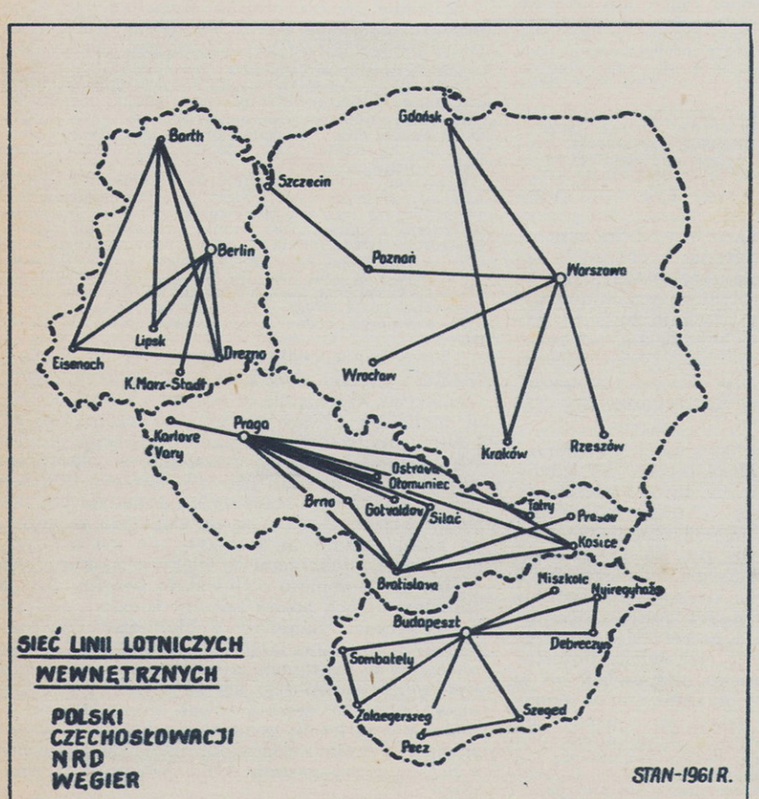
Bardzo silnie rozwinięta jest również sieć linii wewnętrznych w Bułgarii i na Węgrzech. Szczegóły podane są na mapce.

Nie rozporządzamy szczegółowymi danymi ze Związku Radzieckiego, ale sądząc z niezwykle dynamicznego wzrostu przewozów „Aerofłotu" w ostatnich latach, można mieć pewność, że rozwój linii krajowych ZSRR obejmuje również i odcinki krótsze, do 300 km. W ZSRR obniżone zostały w ostatnich latach bardzo znacznie lotnicze taryfy krajowe, co nie mogło pozostać bez wpływu na wzrost przewozów na wszystkich liniach wewnętrznych.

Przyczyny są różnorodne. Na wzrost przewozów krótkodystansowych wpłynęła w poważnym stopniu dokonana w ostatnich latach modernizacja taboru linii międzynarodowych. Niewyeksploatowane

Przegląd techniczny w kabinie samolotu komunikacyjnego. Foto: Z. Jóźwiak (2)





PRZEWOZY NA LINIACH WEWNĘTRZNYCH W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH EUROPY

	Ogólna ilość pasażerów w ciągu roku	Liczba pasażerów przypadająca na tysiąc mieszkańców
Czechosłowacja	621	45
Dania	147	33
Finlandia	340	78
Grecja	287	34
Hiszpania	791	26
Holandia	93	8
Jugosławia	175	10
NRD	102	6
NRF	85	2
Norwegia	237	67
P o l s k a	107	4
Portugalia	99	11
Szwajcaria	118	22
Szwecja	368	49
Turcja	338	12
Węgry	93	9
Włochy	358	7

na liniach zagranicznych, a będące jeszcze w dobrym stanie samoloty znalazły zastosowanie w przewozach krajowych. W ostatnich latach poważnie zmalały koszty eksploatacyjne (m. in. dzięki użyciu w dużym stopniu już zamortyzowanych samolotów), co pociągnęło za sobą obniżkę taryf wewnętrznych. W niektórych krajach (np. w Czechosłowacji) szybki wzrost przewozów krajowych wiąże się z rozwojem linii międzynarodowych (rezerwa w formie wyprzedzania rozwoju linii wewnętrznych). Ale głównym, najbardziej istotnym powodem jest ogólny, szybki rozwój lotnictwa, olbrzymi wzrost zaufania do komunikacji powietrznej, obserwowany w ciągu ostatnich lat.

Współczesny człowiek już nie tylko oswoił się z lataniem, ale zżył się z nim. Samolot przestał być środkiem przewozowym jakiejś bliższej lub dalszej przyszłości, lecz stał się narzędziem komunikacji jak najbardziej współczesnym, teraźniejszym.

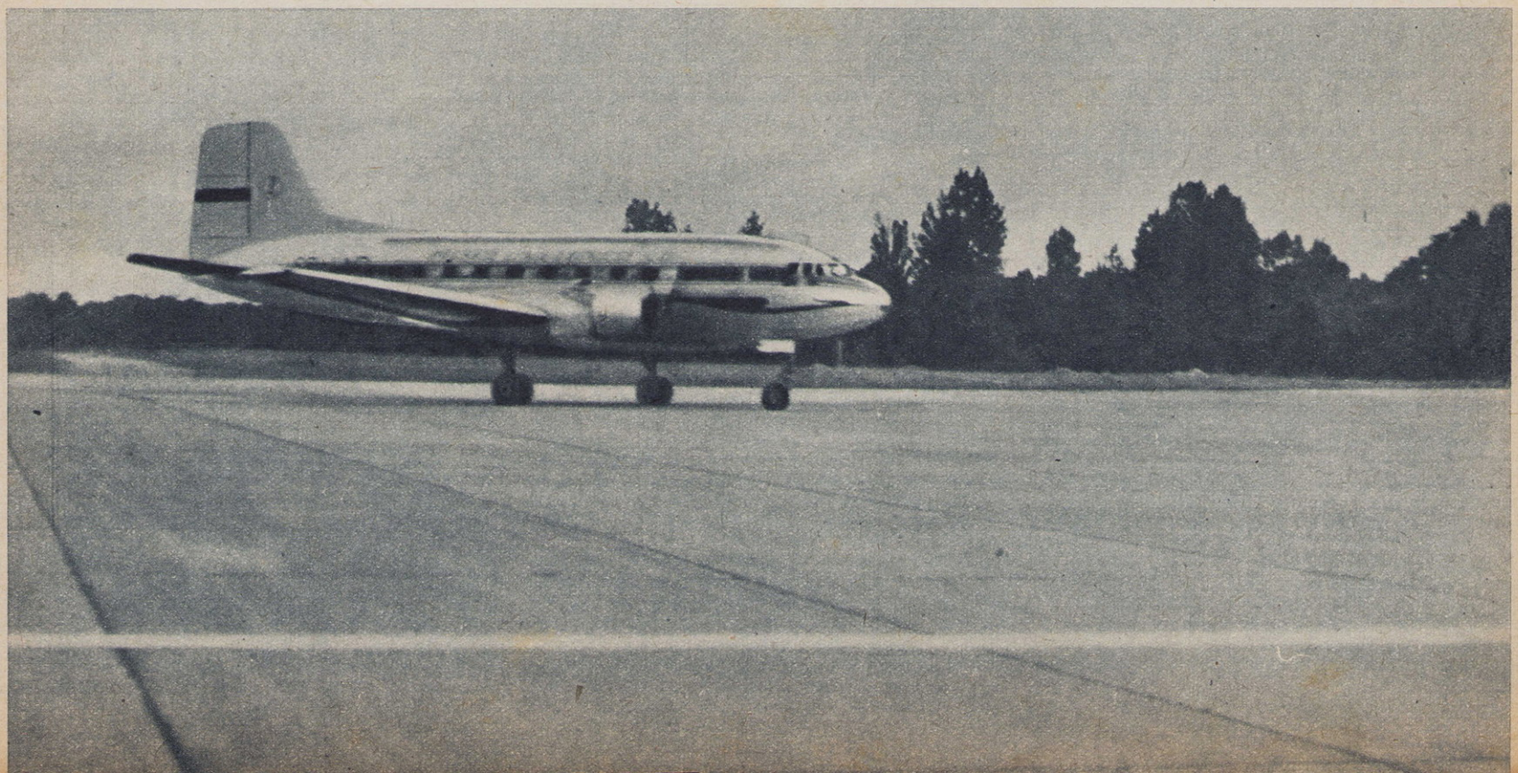
Byłoby oczywiście błędem, gdybyśmy chcieli bezkrytycznie postulować szybszy rozwój linii krajowych w Polsce dlatego tylko, że rozwijają się one szybko w innych, bliskich nam krajach. Każde państwo musi rozwiązywać swoje problemy transportowe indywidualnie, pod kątem swoich własnych nie tylko potrzeb, lecz i możliwości. Musi w szczególności rozważyć celowość wciąż jeszcze w wielu krajach deficytowych linii krótkodystansowych w aspekcie stanu i rozwoju swojego transportu naziemnego. Wiemy, że w Polsce dokonuje się obecnie szybka modernizacja transportu kolejowego, która już w najbliższych latach wpłynie bardzo znacznie na poprawę podróży krajowych. Jest jednak rzeczą oczywistą, że w dobie obecnej o zastosowaniu samolotu nie może już decydować tylko taki czy inny współczynnik oszczędności czasu, taka czy inna odległość przewozowa, lecz także — wygoda, upodobanie, a nawet **przyzwyczajenie** ludności do posługiwania się samolotem.

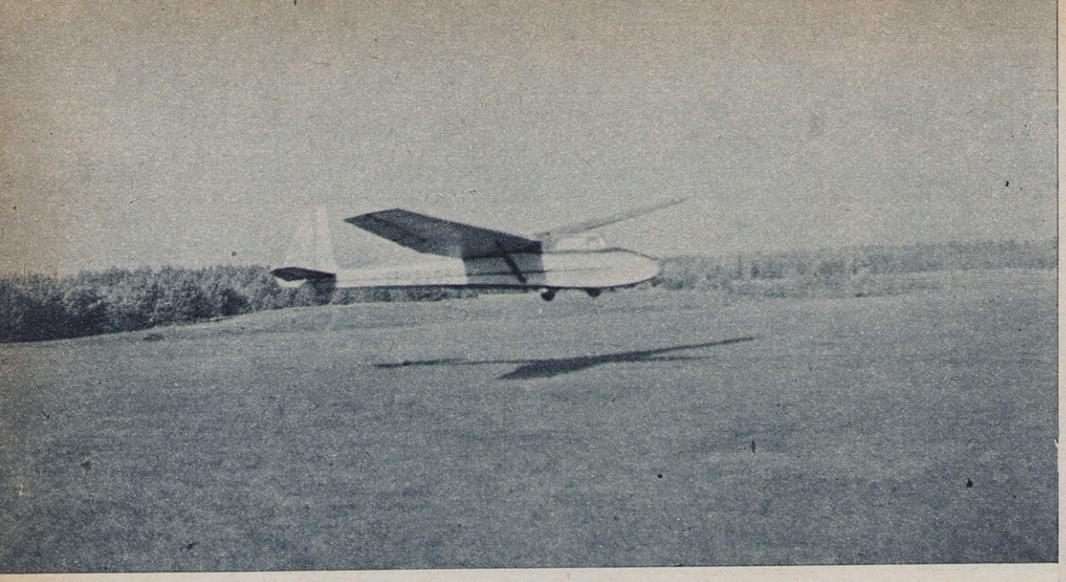
W dobie lotów kosmicznych współczesny człowiek może nie zadowolić się nawet jak najbardziej zmodernizowanym transportem lądowym, lecz chcieć latać... I nie tylko w podróżach przez Atlantyk, lecz także np. z Warszawy do Łodzi.

Przed startem — próba silników.

Załadunek bagażu.

Na pasie startowym samolot Il-14.





Chociaż jesień już w pełni, ale szybownicy z Olsztyna korzystając z ładnej pogody nie zrezygnowali z lotów.

KURS NA KRAINĘ „TYSIĄCA JEZIOR"

ISTNIEJE u nas dużo aeroklubów pracujących rzeczywiście dobrze, których członkowie sięgali lub sięgają po najwyższe trofea w sporcie lotniczym. Naturalnie są też i te słabiej pracujące lub zupełnie źle. Aeroklub Warmińsko-Mazurski na pewno do tych najlepszych, przynajmniej jak do tej pory, nie należał. Zresztą nie można się temu dziwić. Aeroklub Warmińsko-Mazurski działa na ziemiach, które przez dziesiątki lat były przedmiotem brutalnej, prusackiej germanizacji. Gdy ziemie te znów wróciły do swych prawowitych gospodarzy — do Macierzy, trzeba było przede wszystkim leczyć rany wojenne, uporządkować gospodarkę. Ci najlepsi, którzy znaleźli się tu na Mazurach i Warmii skierowali właśnie cały swój wysiłek i uwagę na te sprawy. Lotnictwo zeszło, siłą rzeczy, na plan dalszy.

Dziś jest inaczej. Mazury i Warmia — kraina „Tysiąca jezior" — z każdym rokiem staje się coraz bardziej atrakcyjnym terenem turystycznym i wypoczynkowym. Jej stolica Olsztyn pięknie się rozwija, przystraja się wciąż nowymi przyjemnymi dla oka budowlami.

Z czasem mogło się też rozwijać lotnictwo. Byłoby jednak niedorzecznością, aby wymagać natychmiast poważniejszych osiągnięć w tej dziedzinie. Aeroklub Warmińsko-Mazurski znajduje się jeszcze w procesie kształtowania i będzie mu można stawiać najwyższe wymagania dopiero wtedy, gdy poprowadzą go wychowankowie, którzy urodzili się tu już w okresie powojennym.

Przyjrzyjmy się bliżej jak wyglądała tegoroczna praca Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego.

MODELARZE NAJLEPSI

Z momentem rozpoczęcia się sezonu lotnego na leżącym dwa kilometry od Olsztyna lotnisku Dajtki rozpoczęło się normalne szkolenie aeroklubowe. Ale nie tylko na tym lotnisku trwała walka o wykonanie planów szkoleniowych. Aeroklub Warmińsko-Mazurski korzysta jeszcze ze swoich dwu innych lotnisk na terenie województwa, a także wysłał kandydatów na obóz skoszarowany w ramach LPW do Białegostoku. Dużo wysiłku w tegorocznym sezonie włożyli szybownicy. Ten rok charakteryzował się w sekcji szybowcowej dalszym postępem w porównaniu z latami ubiegłymi. W historii aeroklubu ostatni sezon zaznaczył się największą ilością wylatanych godzin. O ile w 1956 piloci przebywali w powietrzu łącznie 504 godziny, w 1959 — 702 godziny to rok 1961 przyniósł 772 wylatanych godzin. Na tym jeszcze nie koniec, bo ich wysiłki wskazują na to, że suma ta na pewno do końca roku się powiększy. W stosunku do sekcji szybowcowych w innych aeroklubach jest to może niezbyt dużo, ale tutaj te dane się liczą.

Pomyślnie przebiegało również szkolenie do II klasy szybowcowej. Gdy tylko będzie możliwość wykonania lotów nocnych szybownicy będą mogli zameldować zarządowi aeroklubu, że ich plan został w tej dziedzinie wykonany w 100%. Niezależnie od tych zadowalających wyników nie można przemilczeć porażek. Na przykład nie w pełni realizowano założenia szkoleniowe do I i II stopnia LPW. Do wykonania planu wprawdzie brakuje niewiele, ale faktem jest, że aeroklub nie wywiązał się tu z postawionych zadań.

— Zupełnie pomyślnie kończy się sezon lotniczy dla sekcji samolotowej — mówi instruktor Zdzisław Jakubisiak. — Mamy jeszcze tylko do wykonania 4 trasy nawigowane dla kandydatów do II klasy i możemy sobie powiedzieć, że nie tylko wykonaliśmy postawione przed nami zadania, ale znacznie je przekroczyliśmy. Oprócz wyszkolenia pilotów do trzech klas, wielu z nich uzyskało uprawnienia do lądowania w terenie przygodnym, do lotów w trudnych warunkach, do holu szybowców, na nowe samoloty i tym podobne. W przyszłym roku będziemy starali się aby 7 naszych pilotów, którzy mieli przerwę uzyskało klasy samolotowe.

Najlepiej pracującą sekcją w Aeroklubie Warmińsko-Mazurskim w tym roku była sekcja modelarska. Wykonała ona nie tylko wszystkie postawione przed nią zadania, ale i znacznie je przekroczyła, jak np. w szkoleniu modelarzy do III klasy. Planowano tu wyszkolenie 260 modelarzy, a takie uprawnienia uzyskało 295! Podobnie wyglądają wyniki w szkoleniu do klasy I i II, szkoleniu instruktorów modelarstwa. Modelarze sami wykazują się dużą ruchliwością. Dla swego „majsterkowania" udało się im przekonać dyrektora Wojewódzkiego Domu Kultury w Olsztynie, który przydzielił im na modelarnię piękną salę. Sami zaś w czynie społecznym wybudowali tor modelarski i są dla młodzieży szkolnej przyciągającym „magnesem". Dziś działacze małego lotnictwa mogą sobie pozwolić na przyjmowanie do modelarni tylko najlepszej młodzieży szkolnej. I tu apel do Wydziału Modelarskiego APRL: Modelarzom z Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego trzeba ułatwić przyznawanie sprzętu i materiałów modelarskich, z którymi tutaj są kłopoty. Nikogo nie trzeba chyba przekonywać, że właśnie w tych 17 modelarniach w Olsztyńskiem rosną przyszli kandydaci na pilotów szybowcowych, samolotowych, do szkół oficerskich, którzy będą odpowiadali w pełni wymogom fachowym i moralnym.

Modelarze mogą się także poszczycić już wynikami na skalę krajową. Modelarz Jerzy Krzemiński, który jest odpowiedzialny za sprawy modelarskie w aeroklubie, uzyskał w tym roku wysokie lokaty na Modelarskich Mistrzostwach Polski (9 miejsce) i w Zawodach Modeli Wodnosamolotów (4 miejsce), należy do kadry narodowej. Jeśli zostaną zaspokojone aktualne potrzeby modelarzy to na pewno na liście najlepszych w kraju znajdą się dalsze nazwiska modelarzy „znad tysiąca jezior".

Był to sezon lotniczy trudny dla Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego. Czasami praca rozbijała się o linkę do szybowca czy widełki do „Junaka-3" lub hamulce do „Jaka-18", których mimo interwencji w APRL aeroklub nie otrzymywał. Oprócz tego rodzaju trudności — mówi wiceprezes Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego — Władysław Sitarski — najwięcej kłopotów sprawiła nam tegoroczna kapryśna pogoda, która przeszkadzała zarówno w szkoleniu jak w uzyskiwaniu warunków szybowcowych do poszczególnych odznak. Mimo wielu prób kończyły się niepowodzeniami loty po trasach zamkniętych. Rok ten mam jednak nadzieję, jest chyba przełomowym w naszym aeroklubie. Mamy już ponad 120 pilotów szybowcowych. Licznie są obsadzane i inne sekcje. Jak nigdy dotąd chyba bogato przedstawia się wyposażenie w sprzęt, a szczególnie szybowcowy. Wstępna rekrutacja na przyszły rok wskazuje, że kandydatów na szkolenie lotnicze będziemy mieli więcej niż w tym roku, a praca aeroklubu ulegnie dalszej poprawie.

JASKÓŁKI NAD OLSZTYNEM

Lotnictwo na Warmii i Mazurach zyskuje sobie coraz większą popularność, coraz więcej uwagi poświęcają mu miejscowe władze. Działalnością i warunkami pracy aeroklubu żywo interesują się sympatycy lotnictwa, przewodniczący Wojewódzkiej Rady Narodowej w Olsztynie inż. Marian Gotowiec, poseł na Sejm Stanisław Zieliński. I tak z inicjatywy posła S. Zielińskiego odbyło się w połowie października br. w Aeroklubie Warmińsko-Mazurskim posiedzenie Podkomisji Sejmowej do Spraw Komunikacji, poświęcone rozbudowie lotniska w Dajtkach, tak aby w przyszłości mogło przyjmować nawet samoloty komunikacyjne. Dokumentację w sprawie rozbudowy lotniska ma przygotować APRL.

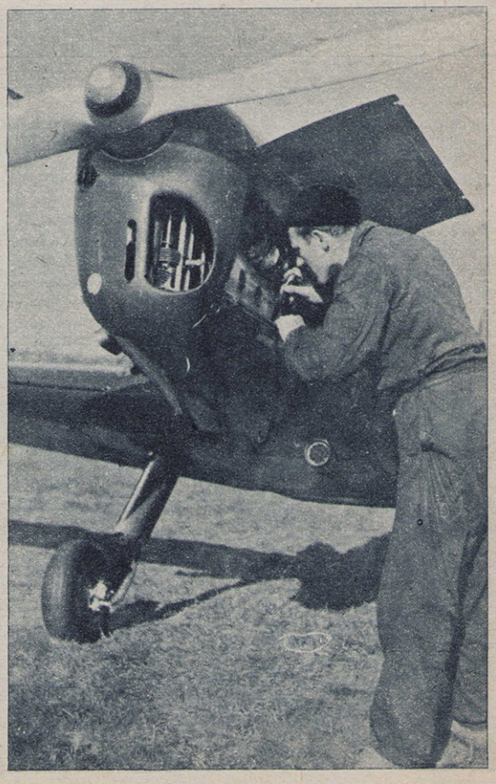
Po opracowaniu dokumentacji będzie można przystąpić do bezpośredniej rozbudowy lotniska w Dajtkach. Niezależnie od tego posłowie wysunęli postulat pod adresem Ministerstwa Komunikacji, aby Olsztyn w przyszłości został ujęty w ramy komunikacji lotniczej.

Tegoroczna działalność aeroklubu, popularność lotnictwa wśród społeczeństwa olsztyńskiego, inicjatywa ze strony władz państwowych wskazują na to, że nad lotniskiem Dajtki pojawiły się już przysłowiowe jaskółki, które wprawdzie jeszcze nie czynią wiosny, ale zapowiadają optymistyczne perspektywy.

MIECZYSŁAW RZESZOWSKI

Lot skończony. Czas na przegląd samolotu.

Zdjęcia: M. Rzeszowski (2)



LOTNICTWO ZAGRANICĄ

MILITARIA

ZSRR. W Ferganie zakończyły się mistrzostwa spadochronowe sił zbrojnych Związku Radzieckiego. W czasie mistrzostw ustanowiono 13 rekordów sił zbrojnych, 14 rekordów ZSRR i 13 rekordów międzynarodowych. Tytuły spadochronowych mistrzów sił zbrojnych zdobyło 12 zawodników: kpt. W. Wartazarow, ltn. P. Ostrowski, sierż., sierż. W. Kryłow i J. Płochow, mł. sierż. W. Biessonow, kpr., kpr. G. Fiedosimow i J. Kierow oraz szeregowi W. Kudrewatych, W. Żarikow, B. Prochorow, A. Szustow i R. Ananiew. Pierwsze miejsce drużynowo zajęła ekipa wojsk powietrzno-desantowych, kierowana przez W. Kryłowa. Drugie miejsce — ekipa skoczków desantowych, pod kierownictwem P. Ostrowskiego, trzecie — ekipa spadochroniarzy lotnictwa wojskowego, pod kierownictwem N. Kulajewa.

NRF. W czasie przeprowadzanych w NRF wielkich manewrów wojsk angielskich, w których wzięło udział 40 tysięcy ludzi, zamarkowano dwa wybuchy atomowe przy użyciu rakiet „Honest John". Kierujący manewrami angielski generał podczas przymusowego lądowania jego samolotu został lekko poraniony. Trzy towarzyszące mu osoby zostały również ranne.

● 10.X. br. pierwsza zachodnioniemiecka jednostka lotnicza została wyposażona we włoskie samoloty Fiat G91-R.

GHANA. Kandydaci na pilotów wojskowych, wybrani drogą selekcji z armii Ghany, szkoleni są w Takoradii (Ghana), w Anglii i Egipcie.

● Angielskie lotnictwo wojskowe zainteresowało się ostatnio francuskimi odrzutowcami „Mirage IV". Anglicy projektują zakupić we Francji większą partię tych samolotów i wyposażyć je we własne silniki Rolls-Royce, z którymi — jak twierdzą — maszyny te będą miały znacznie lepsze osiągi.

USA. W dniu 22.IX br. myśliwiec naddźwiękowy F-105 D „Thunderchief" pokonał w locie ślepym trasę długości 2 446 km (Eglin-Floryda — Nellis-Newada), lecąc na wysokości 170—300 m nad ziemią. Jedynie nad górami Nowego Meksyku i Arizony samolot wzniósł się wysoko dla powietrznego zatankowania. Przebieg lotu dostarczył dowodów, że lecący tak nisko samolot naddźwiękowy jest nieuchwytny dla sieci radarowej.

● W roku 1960 zbudowano w USA 2 700 samolotów wojskowych (w r. 1959 — 3 000). W roku 1954 przemysł lotniczy pracujący dla wojska zatrudniał 48 500 inżynierów i pracowników naukowych, zaś w r. 1959 — 94 000.

● Samolot transportowy Lockheed C-130 E przebył cały program prób w locie, podczas których okazało się, że przy dwóch dodatkowych zbiornikach paliwa ta 70-tonowa maszyna wioząc 15,5 tony ładunku może przelecieć bez lądowania z USA do NRF.

SPORT LOTNICZY

WŁOCHY. W roku przyszłym, w dniach od 24 maja do 3 czerwca, odbędzie się w Turynie pierwszy raz po wojnie tzw. Salon Lotniczy (Salone dell' Aeronautica).

FILM

USA. Znany amerykański rakietowy samolot doświadczalny X-15 występuje jako główny bohater długometrażowego filmu produkcji United Artists, zatytułowanego: „X-15". Film nakręcony został w bazie Edwards w Kalifornii.

TRANSPORT I KOMUNIKACJA

KONGO. Republika Kongo (Leopoldville) przystąpiła do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego ICAO, do którego należy obecnie 88 państw członkowskich.

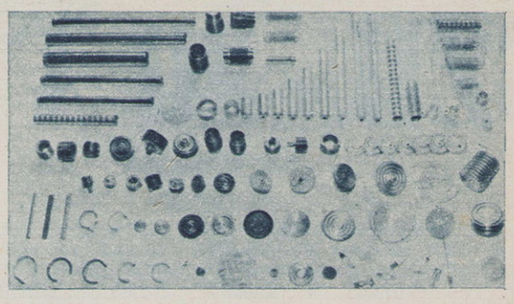
ANGLIA. W końcu bieżącego roku brytyjskie ministerstwo lotnictwa ma otrzymać projekt nowego samolotu o szybkości ponaddźwiękowej, tj. około 2 000 km/h. Nad projektem tym pracuje Aircraft Corporation przy udziale instytutów naukowo-badawczych. Wstępne projekty zostały już przedłożone rządowi brytyjskiemu. Objęta nimi maszyna ma kształt „delty", a jej pułap ma wynosić 19 800 m. Oddanie jej do użytku jest przewidziane na 1970 r.

● Nowe porozumienie o komunikacji lotniczej podpisała Anglia ze Zjednoczoną Republiką Arabską. Jest to pierwsze oficjalne porozumienie w dziedzinie lotnictwa komunikacyjnego między Anglią i ZRA od czasu kryzysu sueskiego. Na mocy nowego porozumienia samoloty linii BOAC latać będą już oficjalnie do Kairu (od r. 1960 latały tam za prowizoryczną zgodą władz ZRA).

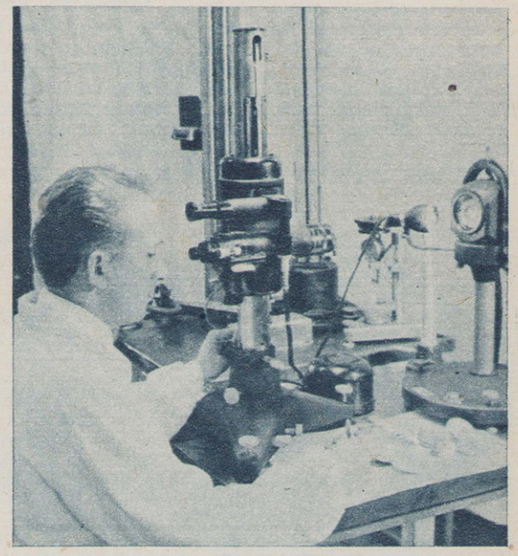
● Jednym z samolotów pasażerskich, w których Anglicy pokładają wielkie nadzieje, jest znajdujący się w montażu końcowym Vickers VC-10. Wyposażony jest on w cztery silniki turboodrzutowe, usytuowane po dwa z obu stron tylnej części kadłuba. Przeznaczony jest dla komunikacji na dalekich trasach. Innym typem samolotu, przeznaczonego do komunikacji na krótkich trasach, jest znajdujący się w budowie BAC-111, dwusilnikowy odrzutowiec (silniki również w tyle kadłuba, po obu jego stronach). Ciekawostkę stanowi w nim sposób wejścia pasażerów do wnętrza kabiny: przez opuszczaną klapę — schody pod tylną częścią kadłuba.

KRONIKA TECHNICZNA

ELEMENTY SPRĘŻYSTE PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH



Na zdjęciu powyżej widoczne są niektóre precyzyjne elementy sprężyste produkcji krajowej stosowane w lotniczych przyrządach pokładowych PZL. Nad ich wysoką jakością czuwa stale kontrola. Na zdjęciu poniżej: Badanie charakterystyk i histerezy elementów sprężystych w jednym z laboratoriów Polskich Zakładów Lotniczych.



OŚWIETLENIE PRZENOŚNE LOTNISK

Przenośne lampy elektryczne używane są do oświetlania lotnisk pomocniczych oraz jako awaryjne. Miękki przewód zasilający jest nawijany do transportu na bęben — szkieletową osłonę lampy, zabezpieczając równocześnie przed uszkodzeniem element świetlny (zdjęcie z prawej).

PODUSZKOWIEC DLA ŻEGLUGI RZECZNEJ

Poduszkowiec dla 38 pasażerów, wyposażony w 3 silniki lotnicze (dwa napędzają wentylatory, jeden za pomocą śmigła porusza pojazd w przód lub w tył), jest opracowywany w Centralnym Biurze Konstrukcyjnym Ministerstwa Żeglugi Rzecznej w Leningradzie. Długość — 16,2 m, szerokość — 6,4 m, prędkość średnia — ponad 60 km/h. Pojazd może też pływać jako zwykły statek (zanurzenie 0,5 m).

SIŁY POWIETRZNE FRANCJI

STRUKTURA organizacyjna obrony kraju we Francji jest dość skomplikowana. Naczelnym dowódcą sił zbrojnych Francji jest prezydent. Za całokształt organizacji obrony narodowej odpowiada premier. Ponadto w tym zakresie podlegają prezydentowi: Najwyższa Rada Obrony, Komitet Obrony oraz Ścisły Komitet Obrony.

Najwyższa Rada Obrony kontroluje realizację przedsięwzięć obronnych ustalonych przez rząd. Komitet Obrony, w którego skład oprócz prezydenta i premiera wchodzą zainteresowani ministrowie, omawia sprawy związane z polityką obrony państwa.

Organami doradczymi premiera są: Sztab Obrony Narodowej, Komitet Naukowy Obrony i Sekretariat Obrony.

Ministrowi Sił Zbrojnych podlega Rada Sił Zbrojnych, Komitet Szefów Sztabów i Sztab Generalny Sił Zbrojnych. Szef Sztabu Generalnego jest właściwym dowódcą wojskowym. Sztabowi Generalnemu podlegają delegaci ministra do spraw sił lądowych, sił powietrznych i sił morskich.

Mężczyźni po 20 roku życia podlegają obowiązkowej dwuletniej służbie wojskowej, w tym 1,5 roku trwa służba zasadnicza, a pół roku łącznie — ćwiczenia, na które powołuje się co pewien czas po odbyciu służby zasadniczej.

Budżet wojskowy Francji w 1961 roku wynosił 16 813 milionów NF (ok. 3 360 mil. dolarów), z czego budżet sił powietrznych wynosi 3 350 mln NF, sił morskich 2 472 mln. NF. Ponadto z dodatkowych funduszów przeznaczono na siły powietrzne jeszcze 2 511 mln. NF. Stan liczebny sił powietrznych w bieżącym roku wynosił ok. 140 000 ludzi.

W ciągu ostatnich lat następuje silny rozwój lotnictwa francuskiego. W bieżącym roku na modernizację i zakup nowego sprzętu przeznaczono 2 559 mln. NF. Francuskie lotnictwo wojskowe dzieli się na trzy niezależne rodzaje:

— siły powietrzne:
— lotnictwo sił lądowych;
— lotnictwo marynarki wojennej.

Na wyposażeniu sił powietrznych znajduje się około 3600 samolotów różnych typów, w tym 1800 samolotów bojowych.

Lotnictwo myśliwskie

Największą uwagę zwraca się na lotnictwo myśliwskie i ono jest najsilniej rozbudowane. Posiada ono około 1700 samolotów.

Podstawowym samolotem myśliwskim jest Dassault „Mystère". Lotnictwo myśliwskie ma ich blisko 700 sztuk. Samoloty „Mystère" występują w wersjach „Mystère II", „Mystère IV" i „Super Mystère".

Samoloty „Mystère II" są przestarzałe, nie produkuje się ich i są stopniowo wycofywane. Przeznaczone są do osłony i wsparcia wojsk na polu walki. Prędkość ich wynosi ok. 1000 km/h. Uzbrojenie składa się z 2 działek kal. 30 mm oraz bomb i pocisków rakietowych.

„Mystère IV", w zależnośmi od wersji, służy jako samolot przechwytujący lub myśliwsko-bombowy. Prędkość maksymalna wynosi 1100 km/h, pułap 16 000 m. Uzbrojenie składa się z 2 działek 30 mm, pocisków rakietowych oraz bomb zwykłych i napalmowych.

„Super Mystère" jest najnowszym samolotem myśliwskim. Wersje B-1 i B-2 tych samolotów są myśliwsko-bombowe, a wersje N-1 i N-2 — przechwytujące, zdolne do działań w każdych warunkach atmosferycznych. Prędkość maksymalna wynosi ponad 1200 km/h, pułap 17 000 m. Uzbrojenie w zależności od wersji składa się z 2 działek 30 mm, 35 pocisków rakietowych niekierowanych, albo 2 pocisków kierowanych klasy powietrze-powietrze, bomb zwykłych i napalmowych. Samolotów tego typu jest około 150.

Z nowych samolotów lotnictwa myśliwskiego należy wymienić „Vautour" IIA i IIN. Łącznie jest ich około 100 sztuk.

„Vautour II" jest dwusilnikowym, dwumiejscowym samolotem o dużym zakresie możliwości wykonywania zadań w każdych warunkach atmosferycznych. Jest on wyposażony w celownik radiolokacyjny. Prędkość samolotu wynosi 1100 km/h, pułap 15 000 m.

Uzbrojenie wersji przechwytującej składa się z 4 działek kal. 30 mm i 2 pocisków kierowanych klasy powietrze-powietrze typu „Nord-5103" lub 240 pocisków rakietowych nie kierowanych, znajdujących się w komorze bombowej.

Ze starszych typów samolotów lotnictwo myśliwskie rozporządza w większej ilości: 260 samolotami Dassault „Ouragan", 250 — „Mystral", 350 F-84G i RF-84G.

Ciąg dalszy nastąpi.

Znak lotnictwa wojskowego Francji. Od lewej kolory: czerwony, biały niebieski.

BEZOGONOWY SZYBOWIEC DOŚWIADCZALNY

SZD - 20 X „WAMPIR"

W dniu 9 września 1959 roku został oblatany na lotnisku Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku-Białej, bezogonowy szybowiec doświadczalny, oznaczony SZD-20X „Wampir-2". Był to szybowiec jednomiejscowy zbudowany w celu zbadania własności lotnych układów bezogonowych. Zastosowana w szybowcu rozpiętość płata 15 m i powierzchnia nośna (15 m²) ułatwiała porównywanie wyników prób z szybowcami klasycznymi. Specjalna konstrukcja elementów sterujących umożliwiała badanie w locie różnych odmian układu sterowania.

Konstruktorem szybowca „Wampir" był mgr inż. Jan Dyrek, a prace nad tym szybowcem trwały trzy lata. „Wampir-2" został zbudowany w jednym egzemplarzu. Projekt poprzedzający — „Wampir-1", nie był zrealizowany, stąd nieraz „Wampir-2" jest oznaczany po prostu jako „Wampir".

KONSTRUKCJA

Szybowiec konstrukcji drewnianej. Płat jednodźwigarowy z dźwigarkiem pomocniczym i pokryciem sklejkowym. Lotki szczelinowe na zewnętrznych końcach skrzydeł, o łącznej rozpiętości 5,6 m i powierzchni 1,46 m². Średnia cięciwa lotki — 0,26 m, wychylenia max: 28 stopni w górę i 28 stopni w dół. Przy wychyleniach po 16 stopni lotki mogą służyć jako ster wysokości. Lotki pokryte płótnem. Profil płata NACA-23 112, stały wzdłuż całej rozpiętości. Skręcenie — 4 stopnie. Cięciwa płata: 1,85 m (max) i 0,5 m (min). Skos skrzydeł — 18 stopni 28 minut. Hamulce aerodynamiczne — wysuwane z obu stron powierzchni płata.

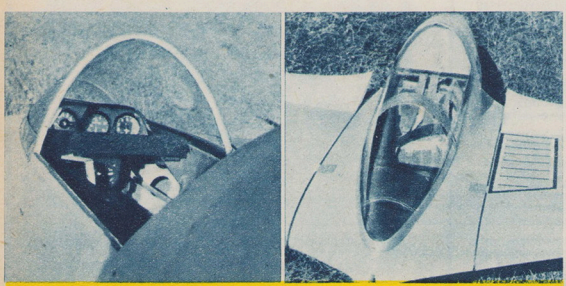
Ster wysokości zaopatrzony w klapki wyważające umieszczony został w częściach przykadłubowych płata. Rozpiętość steru — 3,69 m, powierzchnia — 1,494 m², wychylenia max: 17 stopni w górę i 23 stopnie w dół. Profil steru — przedłużenie profilu płata. Ster pokryty płótnem.

Usterzenie pionowe, podwójne, o powierzchni 1,61 m² i wydłużeniu 2,15. Powierzchnia steru — 0,53 m², max. wychylenia — 25 stopni w lewo i 25 stopni w prawo. Profil — NACA 0009/0006. Stateczniki pokryte sklejką, stery — płótnem.

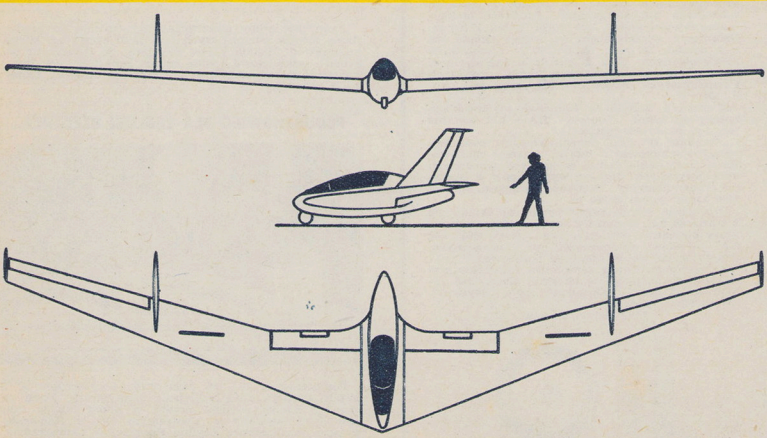
Kadłub konstrukcji półskorupowej. Przód kadłuba z laminatu szklanego. Osłona kabiny ze szkła organicznego otwierana na bok, na prawo. Dwa niewciągane w locie koła podwozia (z hamulcami) ustawione w tandem. Brak płozy. Max. szerokość kadłuba — 0,6 m, max. wysokość — 0,9 m, długość kadłuba — 3,9 m, max. powierzchnia przekroju — 0,416 m².

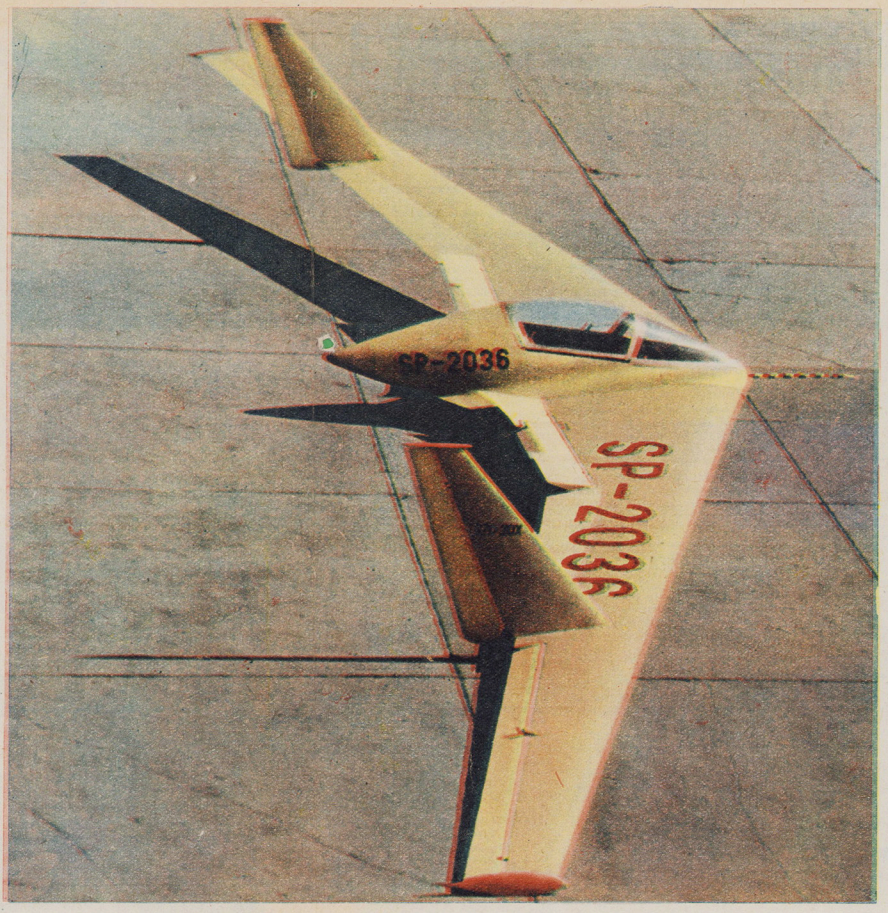
Na końcach skrzydeł i stateczników pionowych wrzecionowate owiewki.

„Wampir" był jednym z najciekawszych szybowców doświadczalnych zbudowanych w Polsce.



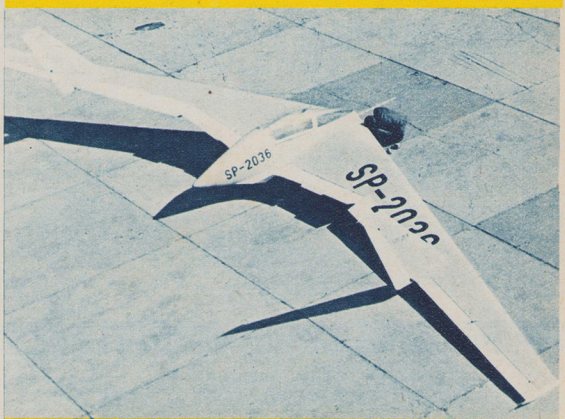
Kabina pilota w szybowcu „Wampir". Z lewej – tablica przyrządów, z prawej – widok miejsca pilota.





Szybowiec doświadczalny SZD-20X „Wampir" na płycie lotniska podczas pierwszych prób.

„Wampir" w zbliżeniu.



„Wampir" z góry. Wyraźnie widoczne lotki oraz ster wysokości z klapkami wyważającymi w przykadłubowej części płata.

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	–	15,00 m
Pow. nośna	–	15,00 m²
Wydłużenie	–	15
Wznios	–	2°
Zbieżność	–	0,33

Ciężary:

Ciężar własny (z wyposażeniem)	–	171 kG
Ciężar w locie	–	268 kG
Obciążenie pow.	–	17,8 kG/m²
Współczynniki przeciąż.	–	(+4,5; – 2)

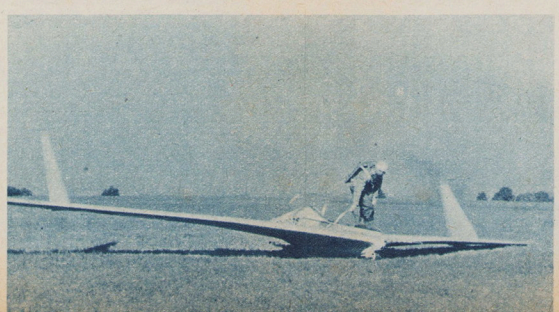
Osiągi:

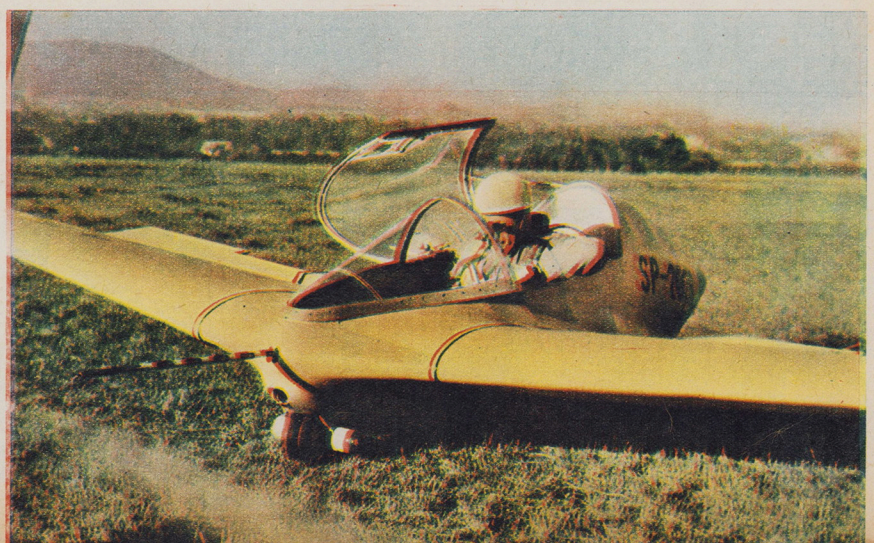
Doskonałość max.	–	24,4
– przy prędkości	–	82 km/h
– przy opadaniu	–	0,96 m/sek
Min. opadanie	–	0,84 m/sek
– przy prędkości	–	72 km/h
Opadanie	–	1,66 m/sek
– przy prędkości	–	108 km/h
Opadanie	–	2,36 m/sek
– przy prędkości	–	126 km/h
Opadanie	–	3,22 m/sek
– przy prędkości	–	144 km/h
Prędkość przeciągnięcia	–	50 km/h
Max. prędkość dopuszczalna	–	200 km/h
Prędkość holowania	–	120 km/h

Zdjęcia:
TADEUSZ MALINOWSKI

Pilot doświadczalny Adam Ziętek w kabinie „Wampira". Osłona kabiny otwierana na bok na prawo. Widoczny jest również przedni zespół podwozia.

Bezogonowy „Wampir" wyróżniał się niecodzienną, a przy tym efektowną sylwetką.





Koło lotnicze Liceum Pedagogicznego w Sandomierzu najlepsze

Zarządy kół lotniczych, które zajęły trzy pierwsze miejsca. Foto: Z. Nowakowski

W dniu 30. IX. br Aeroklub Stalowowolski dokonał podsumowania wyników współzawodnictwa między szkolnymi kołami lotniczymi. Ta tradycyjna w naszym aeroklubie uroczystość lotnicza odbyła się na zakończenie „Dni Lotnictwa" w Liceum Pedagogicznym w Sandomierzu.

Jedną z form popularyzacji lotnictwa wśród młodzieży na terenie działalności Aeroklubu Stalowowolskiego jest wprowadzone w 1958 r. współzawodnictwo między SKL, ujęte w specjalnie opracowanym regulaminie. Ta forma pracy ze szkolnymi kołami lotniczymi, wprowadzona jako pierwsza w Polsce, zdała egzamin i przynosi dobre wyniki.

W roku szkolnym 1960/1961 udział we współzawodnictwie brało 18 szkolnych kół lotniczych. **Pierwsze miejsce i tytuł „Najlepszego Szkolnego Koła Lotniczego Aeroklubu Stalowa Wola" oraz przechodni puchar zdobyło SKL przy Liceum Pedagogicznym w Sandomierzu, drugie miejsce Liceum Ogólnokształcące w Ulanowie, a trzecie miejsce Liceum Ogólnokształcące w Stalowej Woli.** Zwycięskie koło uzyskało 714 pkt, osiągając nad następnym kołem około 400 pkt przewagi, co świadczy o dużym wkładzie pracy zarówno energicznego zarządu jak i całego koła. Na wyróżnienie zasługuje prezes koła **Władysław Kołek,** który wykazał się w pracy nieprzeciętną pomysłowością i wielkim zmysłem organizacyjnym. Słowa uznania należą się opiekunowi w/w koła lotniczego, z-cy dyr. prof. **Hejdzie** oraz opiekunowi z ramienia lotniczej JW oficerowi **T. Szyperskiemu,** który prowadził zorganizowany przez koło teoretyczny kurs szybowcowy.

Uroczystą wieczornicę, na którą zaproszono ojców miasta, przedstawicieli wojska oraz działaczy i zarządy szkolnych kół lotniczych z całego terenu działania aeroklubu, otworzył w imieniu gospodarzy dyr. Hejda. Następnie sekretarz zarządu Aeroklubu Stalowowolskiego Michał Kic wygłosił okolicznościowe przemówienie, podsumowując wyniki współzawodnictwa i składając w imieniu aeroklubu podziękowanie szkolnym kołom lotniczym za owocną pracę w dziedzinie popularyzacji lotnictwa oraz życząc przyszłym pilotom ze szkolnych kół lotniczych pomyślnych wzlotów, a sympatykom lotnictwa dużo satysfakcji z osiągnięć polskich skrzydeł sportowych i wojskowych. Wręczenie dyplomów i nagród dokonał v-ce prezes urzędujący Witold Kowalewski.

Po części oficjalnej odbyła się część artystyczna w wykonaniu młodzieży Liceum Pedagogicznego. Wiersze o tematyce lotniczej, przeplatane piosenkami solistów i 80-cioosobowego chóru żeńskiego, były uzupełnieniem tej pięknej imprezy. Na zakończenie odbyła się zabawa młodzieżowa, na której wesoło bawiła się brać lotnicza.

Podsumowując ogólne wyniki współzawodnictwa między kołami lotniczymi dało się zaobserwować, że tam jest dobra praca, gdzie dużo zainteresowania życiem koła wykazuje dyrekcja szkoły, a aktyw młodzieżowy potrafi umiejętnie pokierować pracą koła i ma autorytet u swych kolegów.

Zbigniew Nowakowski

ZAKOŃCZENIE SEZONU SZYBOWCOWEGO WE WŁOCŁAWKU

W niedzielę 15 października br w Aeroklubie Włocławskim odbyło się oficjalne zakończenie szybowcowego sezonu lotnego. W odświętnie przybranej sali posiedzeń Prezydium MRN we Włocławku licznie zebrali się młodzi piloci szybowcowi aeroklubu, by podsumować wyniki całorocznej pracy.

W skupieniu zebrani wysłuchali słowa wstępnego wygłoszonego przez przewodniczącego sekcji szybowcowej Józefa Bromkę. Następnie instr. Jerzy Kwieciński dokonał analizy pracy sekcji szybowcowej w bieżącym sezonie. Z analizy wynikało, że kadry szybowników włocławskich wzrosły o 28 pilotów nowo wyszkolonych w aeroklubie, z których 17 uzyskało uprawnienia do lotów za samolotem oraz o 5 pilotów wyszkolonych w szkołach szybowcowych.

Piloci zaawansowani uzyskali 6 odznak srebrnych i zdobyli 3 piewsze diamenty za przeloty docelowo-powrotne 300 km oraz docelowy 300 km. Młodzi szybownicy przelecieli 2 700 km i spędzili ogólnie około 800 godzin w powietrzu.

Najpoważniejszą bolączką braci lotniczej Włocławka jest to, że lotnisko aeroklubu dopiero nabiera właściwych kształtów i zostanie oddane do użytku nie wcześniej jak pod koniec przyszłego sezonu, a następny rok przyjdzie spędzać „na pożyczonym" lotnisku, odległym o 30 km od miasta. Znowu czeka więc pilotów zmora ciągłych dojazdów, pośpiechu i straty czasu, który można by było poświęcić na latanie. Czegoż jednak nie pokona młodzieńczy entuzjazm i pęd do latania! W dyskusji nad minionym sezonem padł projekt podniesienia na wyższy poziom latania sportowego poprzez zorganizowanie w przyszłym roku wewnątrzklubowych zawodów szybowcowych, na których młodzi piloci mieliby możność zmierzenia swych sił.

Piloci postanowili w okresie jesienno-zimowym uzupełnić swe wiadomości teoretyczne na kursie zorganizowanym przez kierownictwo sekcji. Z aprobatą spotkało się hasło nawołujące do zakładania kół lotniczych w terenie. W celu tym piloci otrzymali materiały propagandowe, które zamierzają wykorzystać w akcji zakładania kół lotniczych.

W miłym nastroju zakończył się sejmik lotników Włocławka, którzy żywią nadzieję, że przyszły sezon będzie na pewno bardziej owocny w wyniki lotniczej działalności.

Walerian Wolniewicz

Z AEROKLUBU POZNAŃSKIEGO

PILOCI W PGR

NIEDZIELA 15 października br na długo pozostanie w pamięci pracowników PGR w Cykowie, pow, Kościan. Z inicjatywy kierownictwa gospodarstwa. Rady Robotniczej, Rady Zakładowej i POP PZPR nawiązano kontakt z Aeroklubem Poznańskim, który w ramach łączności sportowo-kulturalnej uatrakcyjnił mieszkańcom Cykowa i okolic niedzielę.

Już wczesnym rankiem mieszkańców tej miejscowości obudziły ze snu samoloty, które holowały za sobą szybowce. Podniebni goście wywołali we wsi duże zainteresowanie, więc nic dziwnego. że kto żyw biegł na pole, ażeby naocznie przekonać się, iż pogłoski krążące wśród pracowników PGR o odwiedzinach pilotów sportowych są prawdziwe i zamierzają oni dzień ten poświęcić wyłącznie dla nich, jako wyróżnienie za wysiłek i wkład pracy w wykonaniu planowych zadań przez Państwowe Gospodarstwa Rolne „Zielonego Zagłębia".

Po wyłożeniu startu rozpoczęto loty pasażerskie dla wyróżniających się pracowników. Pobyt naszych lotników wśród mieszkańców Cykowa uzupełniono poza tym pokazem akrobacji, którą wykonał na „Zlinie" inż. Zbyszko Strzyż, a na „Bocianie" inż. Rajmund Jakób oraz skokiem spadochronowym wykonanym przez instr. Józefa Stelmaszyka.

Na zakończenie tego miłego spotkania mieszkańców wsi z lotnikami sportowymi odbył się przegląd filmowych kronik lotniczych, a następnie zabawa.

ODNALEZIONY MODEL

MODEL samolociku radiosterowanego, który w dniu 10 IX. uciekł modelarzom Aeroklubu Poznańskiego przeprowadzającym trening na lotnisku Ławica, znalazł się. Uczciwi znalazcy, bracia Mieczysław i Kazimierz Rut, znaleźli ten model w dniu 15. IX. w lesie w Strzeszynku.

Aeroklub Poznański składa im tą drogą serdeczne podziękowanie za zwrot modelu, który weźmie udział w pokazach organizowanych w ramach „Wielkich Igrzysk Małego Lotnictwa", w dniu 22 października br. na lotnisku w Ławicy.

ZAWODY SZYBOWCOWE

W niedzielę, dnia 22 października br., rozegrano na lotnisku w Kobylnicy szybowcowe zawody Aeroklubu Poznańskiego. W układzie obowiązkowym zwyciężył Wiesław Szmidt uzyskując 463,3 pkt, druga była Barbara Malusi – 460 pkt, trzeci Jerzy Kędzierski – 446,6 pkt.

W układzie dowolnym najlepszy był Zbigniew Wędrychowicz – 786,6 pkt, drugi Jarogniew Sierpiński – 696,6 pkt, trzeci Józef Bujalski – 680 pkt. W próbie na celność lądowania pierwsze miejsce zajął Jerzy Kędzierski – 198 pkt, drugie Barbara Malusi – 196,7 pkt, trzeci Witold Milewski – 196 punktów.

Po trzech konkurencjach mistrzem Aeroklubu Poznańskiego na rok 1961 w szybownictwie został **Zbigniew Wędrychowicz,** uzyskując łącznie 1 403,4 pkt, drugi **Jarogniew Sierpiński** – 1 285,2 pkt, trzecia **Barbara Malusi** – 1 276,7 pkt, czwarty **Witold Milewski** – 1 292,6 pkt, piąty **Wiesław Szmidt** – 1 221,7 pkt, szósty **Jerzy Kędzierski** – 1 221,2 pkt, siódma **Irena Włoch** – 1 203,4 pkt, ósmy **Józef Bujalski** – 1 165,9 pkt, dziewiąty **Andrzej Czubryj** – 1 127 pkt i dziesiąty **Gronosław Czempiński** – 1 086 punktów.

Wśród pilotów szybowcowych III klasy najlepszym okazał się **Andrzej Rataj** – uczeń Technikum Mechanicznego.

LECĄ BALONY

W tym samym dniu odbyły się 2 starty balonów wolnych. Na balonie „Syrena" poleciał samodzielnie Hieronim Kosmowski, który wylądował w Margoninie, pow. Chodzież. Po locie tym Hieronim Kosmowski uzyskał czwartą z rzędu licencję pilota balonowego w Aeroklubie Poznańskim. Na balonie „Poznań" wystartował wiceprezes AP Mieczysław Czempiński do lotu egzaminacyjnego. Instruktorem był inż. Zbigniew Burzyński. Wraz z nimi na balonie „Poznań" lot odbyli – inspektor ZG APRL Antonina Burzyńska i kandydat na pilota balonowego Wiktor Borowiak. „Poznań" wylądował w Parkowie, pow. Oborniki. Sekcja Balonowa AP przejawia w tym roku ożywioną działalność i stawia sobie za zadanie powiększyć w najbliższym czasie stan uprawnionych pilotów balonowych do dziesięciu.

Tadeusz Godlewski

PRZEGLĄD FILMÓW LOTNICZYCH W ŁODZI

AEROKLUB Łódzki, aby uatrakcyjnić tegoroczne obchody Dni Lotnictwa, zorganizował w kinie „Oka" przy Garnizonowym Klubie Oficerskim w Łodzi – Przegląd Filmów o tematyce lotniczej, który rozpoczął się w dniu 22. IX. i trwał do 12. X.

W ramach festiwalu wyświetlono osiem atrakcyjnych filmów lotniczych produkcji polskiej, radzieckiej, angielskiej i francuskiej. Między innymi widzowie obejrzeli „Bezkresne horyzonty", „Nocny nalot", „Normandia-Niemen", „Dramat w Kosmosie", „Historię jednego myśliwca" oraz najnowszy film polski „Przeciwko bogom".

Seanse filmowe uzupełniono ponadto kronikami i krótkometrażówkami lotniczymi oraz krótkimi prelekcjami pilotów Aeroklubu Łódzkiego. W spotkaniu z widzami wziął udział, między innymi, aktualny szybowcowy mistrz Polski inż. Józef Pieczewski. Prelegenci zapoznawali publiczność z zadaniami i osiągnięciami Aeroklubu Łódzkiego, warunkami szkolenia lotniczego i życiem na lotnisku.

Inicjatywa aeroklubu spotkała się z dużym uznaniem wśród łodzian. Olbrzymia plansza przed kinem, na której wymieniano tytuły i dni w których wyświetlano poszczególne filmy, pozwoliła na dobre zorientowanie i wybór nie oglądanego jeszcze obrazu, a wzmianki w prasie miejscowej o odbywającym się przeglądzie i atrakcjach czekających na widzów zapewniły komplety na wszystkich wyświetlanych filmach. (KW)

„Rozsypane nuty" Foto: L. Stępien

(Prawo przedruku zastrzeżone)

BALONY

WYTWARZANE W POLSCE DO 1939 r.

mgr ANDRZEJ MORGAŁA

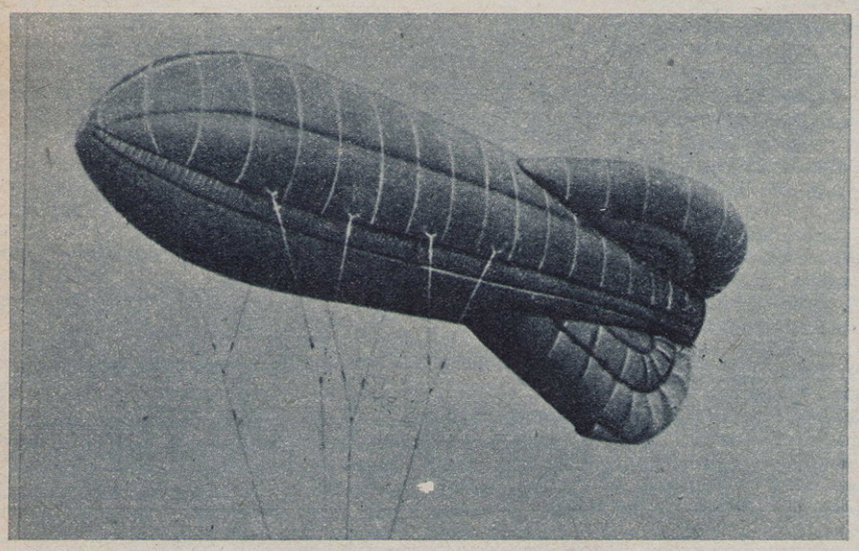
(Dokończenie z „SP" Nr 46/1961 r.)

BALON OBSERWACYJNY NA UWIĘZI BD

Zasadniczym przeznaczeniem balonów obserwacyjnych była obserwacja pozycji nieprzyjaciela, rozpoznanie ruchów jego wojsk w pobliżu pierwszej linii, obserwacja pola walki oraz kierowanie i korygowanie ogniem artylerii. Balony tego typu mogły być również wykorzystane do szkolenia skoczków spadochronowych, a ponadto do badań naukowych przeprowadzanych w warunkach stałej wysokości.

Eliptyczna powłoka balonu składała się z sześciu podłużnych pasów i 31 pionowych pierścieni. Balon posiadał dobrą stateczność, dzięki zastosowaniu usterzenia składającego się z jednego pionowego i dwóch skośnych stateczników. Stateczność kierunkowa była zapewniona przez dolny statecznik, natomiast dwa stateczniki boczne utrzymywały balon na stałym kącie natarcia względem strug powietrza. Stateczniki były napełniane pneumatycznie powietrzem pod ciśnieniem wiatru. Napełnianie odbywało się przez wlot — tzw. gardło, umieszczone pod statecznikiem pionowym. W momentach ciszy, kiedy szybkość wiatru wynosiła zero, stateczniki boczne opadały przypominając psie uszy. Stateczniki wykonane były z tkaniny lżejszej niż powłoka i posiadały wewnątrz linki usztywniające i tworzące falisty kształt powierzchni bocznych. Stateczniki tego typu zastosował po raz pierwszy Francuz Caquot.

Balon obserwacyjny posiadał powłokę o zmiennej pojemności. Właściwość ta została uzyskana dzięki zastosowaniu dwóch rozszerzalnych pasów, założonych w kontrafałdy zabezpieczone pionowymi amortyzatorkami gumowymi umocowanymi w dwóch rzędach wewnątrz i zewnątrz powłoki. Nad pasami rozszerzalnymi, po obu stronach balonu, umocowane były węzły zawieszenia (po 5 par z każdej strony), tworzące t.zw. pasy paraboliczne. Do pasów zamocowane było olinowanie uwięzi i olinowanie kosza. Olinowanie uwięzi wykonane było z lin stalowych, zaś olinowanie kosza z lin konopnych. Rękaw napełniający umieszczony był w części tylnej powłoki, klapa bezpieczeństwa pod dziobem balonu, a rozrywacz na jego wierzchołku. W czasie przemieszczania balonu z obydwóch stron były przymocowane dodatkowo liny manewrowe (do węzłów olinowania kosza i olinowania uwięzi).



Balon zaporowy na uwięzi „NN".

Dane techniczne balonu obserwacyjnego BD

Objętość normalna	820	m³
Objętość maksymalna	1025	m³
Długość balonu	31	m
Średnica balonu przy objętości normalnej	7,65	m
Średnica balonu przy objętości maksymalnej	8,55	m
Powierzchnia powłoki	600	m²
Ciężar bez liny uwięzi	510	kG
Ciężar jednostkowy tkaniny powłoki	345	G/m²
Ciężar jednostkowy tkaniny usterzenia	195	G/m²
Współczynnik przenikalności powłoki	10	l/m²/24 h
Współczynnik przenikalności usterzenia	20	l/m²/24 h
Pułap balonu	1800	m
Dopuszczalna szybkość wiatru przy obserwacji	25	m/sek

BALONY ZAPOROWE NA UWIĘZI „N" I „NN"

Podstawowy zespół balonów zaporowych tworzył tandem, w którym balony były usytuowane jeden nad drugim. Balon górny typu „NN", usytuowany zwykle na pułapie operacyjnym 3800 m, umocowany był na stalowej linie uwięzi ⌀ 2,8 mm. Na wysokości około 2000 m od liny głównej odgałęziała się lina ⌀ 3,7 mm, do której przymocowany był balon dolny „N".

Do zciągania tandemu na ziemię służyła dźwigarka Ballot z silnikiem o mocy 10—12 KM. Balony zaporowe mogły być stosowane do obrony przeciwlotniczej, zarówno obiektów stałych jak i ruchomych: konwojów morskich, flotylli desantowych itp.

Dane techniczne tandemu balonów zaporowych WWB i S

Pojemność górnego balonu „NN"	172	m³
Pojemnośl dolnego balonu „N"	168	m³
Długość powłoki	17,8	m
Ciężar górnego balonu „NN"	117	kG
Ciężar dolnego balonu „N"	103	kG
Ciężar jednostkowy powłoki	275	G/m²
Współczynnik przenikalności	10	l/m²/24 h
Maksymalny pułap	4500	m

Balon zaporowy posiadał powłokę rozszerzalną dzięki zastosowaniu dwóch zakładanych pasów i amortyzatorków gumowych podobnie jak w balonie obserwacyjnym. Powłoka wykonana z nagumowanej tkaniny posiadała 6 pasów poziomych i 18 pionowych pierścieni. Usterzenie balonu składało się z trzech stateczników pneumatycznych usytuowanych co 120°. Nad elastycznym pasem powłoki były przymocowane 4 wzmocnione uchwyty, stanowiące węzły olinowania uwięzi.

Balon zaporowy był właściwie pomniejszonym balonem obserwacyjnym i różnił się od niego następującymi szczegółami: mniejsze wymiary, brak kosza załogi i jego olinowania, większy pułap operacyjny. Ponadto balon posiadał możliwość uzbrojenia lin uwięzi w haki zaczepne i pakiety z materiałem wybuchowym.

Napełnianie balonów na uwięzi wodorem odbywało się raz na miesiąc, z tym, że codziennie uzupełniano ubytek gazu w wysokości 2,5% pojemności balonu. Po miesięcznej eksploatacji gaz wskutek przenikania powietrza (osmozy gazu z powietrzem) tracił swoje właściwości nośne i stawał się zbyt ciężki. Wówczas przetłaczano gaz do balonów wolnych, co pozwalało na odbywanie „darmowych" lotów. Opowiadanie o locie dokonanym w wyniku takiej operacji było zamieszczone niedawno w „Skrzydlatej".

GAZOCHRON

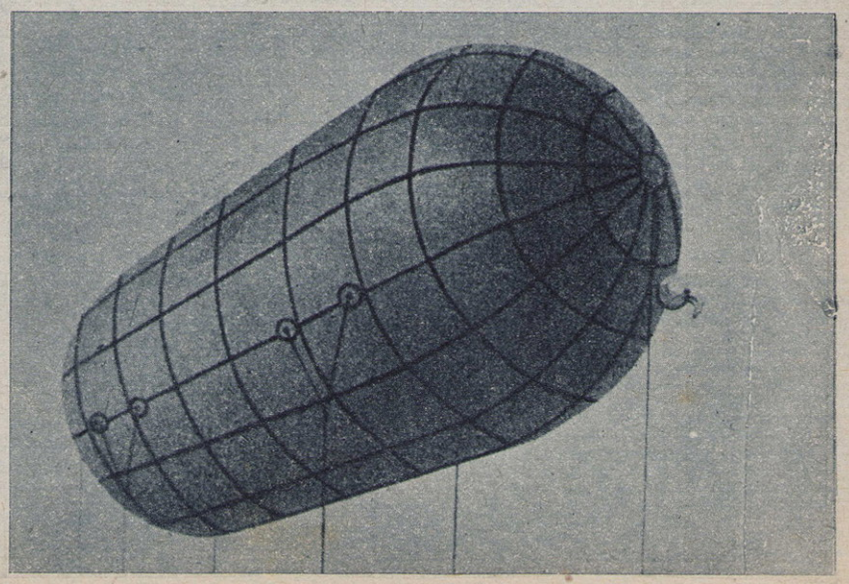
Gazochron — balon zbiornik, służył do magazynowania i transportu niesprężonego gazu wyprodukowanego w polowych wytwórniach wodoru. Balony były wytwarzane w różnych wielkościach, zależnie od przeznaczenia. Konstrukcyjnie balon przedstawiał walec, posiadający półkoliste zakończenia denne. Dla osiągnięcia jak najmniejszej dyfuzji gazu powłoka balonu była wykonana z potrójnej warstwy nagumowanej tkaniny bawełnianej. Balon posiadał olinowanie uwięzi składające się z 6 lin umocowanych do uchwytów na powłoce.

Na tym kończymy krótki przegląd przedwojennych polskich konstrukcji balonowych. Oprócz wyżej opisanych typów w wytwórni zbudowany był stratostat „Gwiazda Polski", którego dane techniczne można spotkać w dostępnej literaturze lotniczej. Ponadto w WWB i S skonstruowano eksperymentalne balony na uwięzi, odróżniające się od wyżej opisanych sztywnymi statecznikami na szkieletach z duralowych rurek oraz powłoką wydłużalną, to znaczy zmieniającą ze wzrostem wysokości lotu swoją długość, a nie średnicę jak w dotychczasowych konstrukcjach. W wytwórni dokonano także szeregu prób ze zmotoryzowanym balonem obserwacyjnym, czyli tzw. motobalonem, posiadającym silnik o mocy około 30 KM, który pozwalał na wykonywanie samodzielnych lotów startowych.

Dane techniczne balonu-zbiornika WWB i S

Pojemność:	od 10 do	100	m³
Ciężar jednostkowy powłoki		730	G/m²
Współczynnik przenikalności		5	l/m²/24 h

Gazochron — zbiornik gazu.



MODELARZ LOTNICZY

„SKRZYDLATEJ POLSKI"

ZAWODY LATAWCOWE W GLIWICACH

Zawody zorganizowała Stacja Młodego Technika i Aeroklub Gliwicki. W dniu 22 października br. na lotnisku Aeroklubu Gliwickiego stanęło na starcie kilkadziesiąt dziewcząt i chłopców w wieku od 6 do 13 lat. Zawody rozegrane zostały w dwóch klasach: klasa A — latawce skrzynkowe, klasa B — latawce płaskie. Punktowano poziom wykonania, oryginalność i osiągniętą wysokość. W klasie latawców skrzynkowych pierwsze miejsca zajęli: 1. Ryszard Ganczarczyk, 2. Jerzy Pająk, 3. Jerzy Kunerski. W klasie latawców płaskich: 1. Irena Gos, 2. Andrzej Sikorski, 3. Tadeusz Malinka.

Moralnym zwycięzcą, gorąco oklaskiwanym przez licznie zebraną publiczność, został sześcioletni Andrzej Sikorski, który mimo poważnej awarii swojego latawca potrafił go szybko naprawić i uzyskać wysokość ponad 300 m. Najlepszym zawodnikom kierowniczka Stacji Młodego Technika Władysława Woźnicka wręczyła nagrody w postaci narzędzi i silniczków modelarskich, plastikowych modeli samolotów itp. Zdobywcy trzech pierwszych miejsc w każdej klasie odbyli ponadto loty szybowcami nad lotniskiem. Telewizja Katowice nakręciła z zawodów sprawozdanie filmowe. (Z)

DWIE IMPREZY MODELARZY ŚLĄSKA

W dniu 17 września br. na lotnisku w Katowicach przeprowadzono IV z kolei zawody modeli latających o puchar Aeroklubu Śląskiego.

Zdobywcą pucharu po raz drugi z rzędu został Stanisław Skotniczny, wynikiem 860 pkt. Drugie miejsce zdobył Teofil Sikora — 730 pkt., a trzecim był Stefan Witosza — 625 pkt. Startowało 15 zawodników. Zdobywcy miejsc od 1—3 otrzymali cenne nagrody rzeczowe ufundowane przez Aeroklub Śląski.

W dniu 8 października zorganizowano w Goleszowie, staraniem modelarni Ustroń i Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, VII Jesienne Zawody Szybowców A2 i A1 o puchar „Chełmu" (góra byłego szybowiska). Zawody przeprowadzono przy niezbyt korzystnej pogodzie. Silna turbulencja na zawietrznej stronie zbocza spowodowała, że wyniki osiągnięte przez modelarzy w szybowcach kl. A2 nie są zbyt wysokie. W zawodach wzięły udział modelarnie: Ustroń, Cieszyn, Bielsko i Katowice z 28 zawodnikami (15 szyb. A2 i 13 szyb. A1).

Indywidualnie zwyciężyli: 1. Stanisław Skotniczny (Katowice) — 567 pkt, 2. Alojzy Indyk (Katowice) — 559 pkt, 3. Teofil Sikora (Katowice) — 557 pkt.

W klasie juniorów pierwsze miejsce zdobył Oswald Piwko (Katowice) — 325 pkt, przed Jerzym Rybicą (Cieszyn) — 273 pkt i Czesławem Witoszkiem (Cieszyn) — 253 pkt.

„Puchar Chełmu" zdobyli modelarze z Katowic, przed Ustroniem, Cieszynem i Bielskiem. T. S.

„SEJMIK" MODELARZY

Inicjatorami „Sejmiku" modelarzy Polski Północnej byli szefowie mod. lotn. aeroklubów pomorskich, zakładając cel tego spotkania — wzmożenie współpracy w dziedzinie modelarstwa lotniczego aeroklubów: Szczecińskiego, Słupskiego, Elbląskiego, Warm.-Mazurskiego, Grudziądzkiego, Bydgoskiego, Pomorskiego i Gdańskiego. Niestety, na sejmik przybyli tylko inicjatorzy, tzn. szefowie modelarstwa aeroklubów: Bydgoskiego, Gdańskiego, Grudziądzkiego i Pomorskiego. Poza tym w naradzie udział wzięli przedstawiciele zarządu sekcji modelarstwa lotn. Aeroklubu Gdańskiego. Mimo skromnej ilości uczestników, obrady przyniosły nadspodziewanie dobre wyniki.

W celu podniesienia poziomu sportowego modelarstwa na terenach północnych, założono modelarskie rozgrywki ligowe (na wzór piłki nożnej czy hokeja), wprowadzono zmiany do regulaminu Mistrzostw Pomorza M. L. (w mistrzostwach będą mogli brać udział wyłącznie modelarze pomorscy). W ramach Mistrzostw Pomorza będą rozgrywane zawody modeli szybowców bezogonowych dla uczestników z całej Polski. Dla rozwoju modelarstwa nietypowego rozgrywany będzie całoroczny konkurs modeli specjalnych, przy czym brane będą wyniki z oficjalnych zawodów.

Aby umożliwić kontrolę działalności modelarstwa aeroklubów północnych i przygotowań do Mistrzostw Polski M. L., wprowadzony będzie wspólny regulamin eliminacji aeroklubowych do MPML. Wyniki z trzykrotnych eliminacji będą wzajemnie podawane do wiadomości. Zaplanowano na przyszłość spotkanie modelarskie międzydzielnicowe, np. Śląsk — Pomorze lub Pomorze — Wielkopolska. Poza działalnością sportową omówiono sporo innych interesujących spraw jak: aktywizacja zarządu sekcji mod., zaopatrzenie materiałowe dla wyczynowców, środki finansowe na działalność sportową i wiele innych.

Chętnie będziemy podawać Redakcji rezultaty jakie przyniósł nasz sejmik oraz informować o przyszłych tego rodzaju odprawach. H. M.

MISTRZOSTWA DOLNEGO ŚLĄSKA

Dnia 8 października br. w Jeleniej Górze odbyły się Mistrzostwa Dolnego Śląska, zorganizowane przez Aeroklub Jeleniogórski w kategorii modeli szybowców A-2.

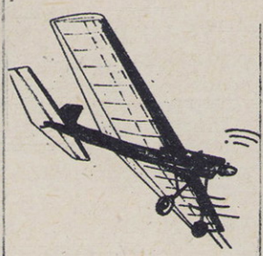
Na starcie stanęło 15 zawodników z udziałem modelarzy z Aeroklubu Wrocławskiego. Mimo ciężkich warunków atmosferycznych zawody przebiegały sprawnie. Jedyną trudnością było znalezienie modeli, które z powodu silnego wiatru przelatywały dość daleko, w wyniku czego dwa modele uciekły.

W punktacji zespołowej zwyciężyła ekipa Aeroklubu Wrocławskiego (2 785 pkt), przed ekipą Aeroklubu Jeleniogórskiego (2 599 pkt).

Punktacja indywidualna: 1. Romuald Minowski — Wrocław — 823 pkt, 2. Józef Krupa — Wrocław — 771 pkt, 3. Stanisław Żurad — Wrocław 747 pkt, 4. Leszek Gański — Jelenia Góra — 744 pkt. L. G.

7 PLANÓW

czyli polskie modele latające 1:1



OTRZYMALIŚMY ostatnio komplet siedmiu planów modelarskich wydanych przez Aeroklub PRL dla użytku modelarzy lotniczych. Zestaw imponujący, jeśli zważyć, iż dość długo czekano na ukazanie się tego rodzaju wydawnictw. Jak podawaliśmy, na początku roku bieżącego ukazały się cztery inauguracyjne plany różnych modeli. Obecne dowodzą kontynuacji ambitnych zamierzeń Wydziału Modelarskiego APRL.

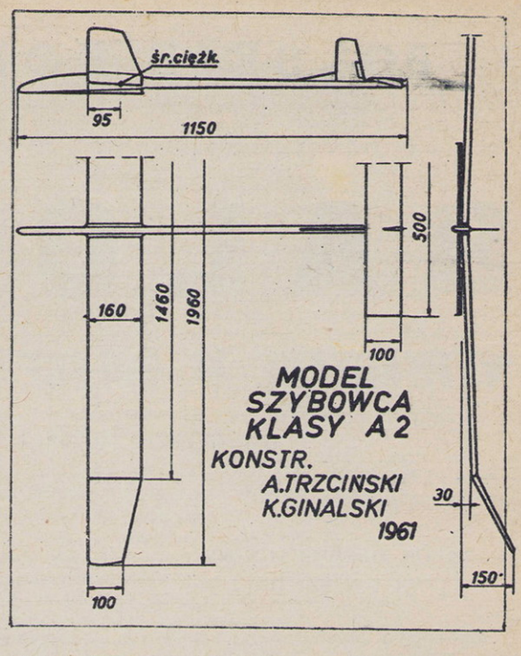
Czym więc nas obdarowano? Przede wszystkim wymienić należy mistrzowski model silnikowy Z. Sulisza z Cranfield ubiegłego roku. Opracowany jest bardzo starannie, wliczając w to bardzo tajemniczy zbiornik paliwa umieszczony na głowicy cylindra. Czytałem w jednym z czasopism zagranicznych, omawiających zeszłoroczne mistrzostwa świata, małe rozważanie na temat tego zbiornika. Autor, bodaj Niemiec, doszedł do wniosku, że Sulisz podgrzewając paliwo uzyskuje lepsze wyniki od innych stosujących paliwo chłodne... Nie ważny jest jednak w tej chwili zbiornik, pozostawiamy go zatem w spokoju stwierdzając ogólnie, iż dobrze się stało, że popularyzujemy nareszcie nasze najlepsze konstrukcje (z zastrzeżeniem — szkoda, że tak późno, bo w rok po zawodach).

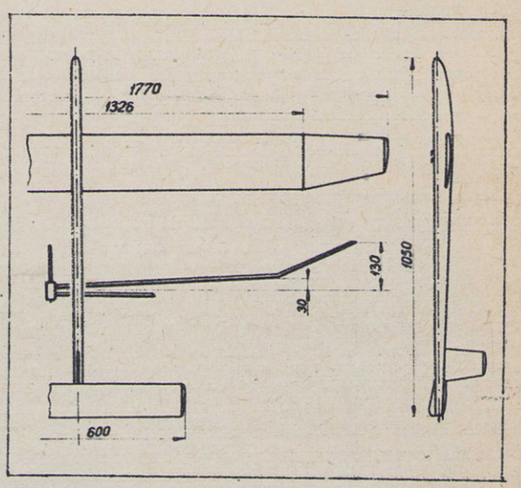
Plan modelu F-02a (takie groźne inicjały nosi model Sulisza) uzupełniono szkicami czterech najciekawszych konstrukcji z Mistrzostw Świata 1960 r.

Drugi z kolei plan poświęcony jest również silnikówce, tym razem mistrza Włodzimierza Bredsznajdera. Model mimo dobrych osiągów — przeciętny. Uzupełnieniem arkusza są dwa plany samolotów — So-4050 „Vautour" i Fokker S. 14 „Mach Trainer", wykonane w podziałce 1:50 przez Zdzisława Szajewskiego. Bardzo cenna pomoc dla amatorów redukcji. Co prawda duża skala rysunku zobowiązuje do podania może większej ilości szczegółów, ale nie narzekajmy zbytnio na to co jest.

Trzeci arkusz zawiera plan modelu gumówki Jerzego Kosińskiego z ub. roku i cenne opracowanie małego modelu również gumówki, dla najmłodszych, przez niezastąpionego w tej materii Stanisława Żurada.

Arkusz czwarty rozpoczynają szybowce. Jest tu zatem szybowiec A-2 Andrzeja Trzcińskiego o prostych, a klasycznych wprost kształtach. Niestety, bez super mechanizacji, podobno potrzebnej przy łapaniu termiki. Uzupełnieniem arkusza jest plan naszej sławnej SZD-24 „Foki" w skali 1:25 i 1:50. Plan nie tylko dla stacjonarnych modelarzy redukcyjnych, ale i jako zachęta do tworzenia pięknych kształtów modeli latających. Autorem planu jest Ryszard Czwartosz.





Szybowiec A-2 konstrukcji Jerzego Tombachera.

Drugi szybowiec A-2, o nazwie „Czapla", nie odbiega koncepcyjnie od poprzedniego. Autorem jest Jerzy Tombacher. Bardzo ładnym uzupełnieniem arkusza jest plan szybowca SZD-15 „Sroka" w opracowaniu Kazimierza Ginalskiego.

Następny plan to akrobacyjny model na uwięzi, konstrukcji mistrza w tej dziedzinie Ludomira Nowakowskiego. Model jest prosty i logiczny w opracowaniu. Uzupełnia plan duża tabela różnych figur akrobacji wg FAI. Tabela przeznaczona do zawieszenia na ścianie w modelarni (należy zatem zaopatrzyć się w dwa plany!).

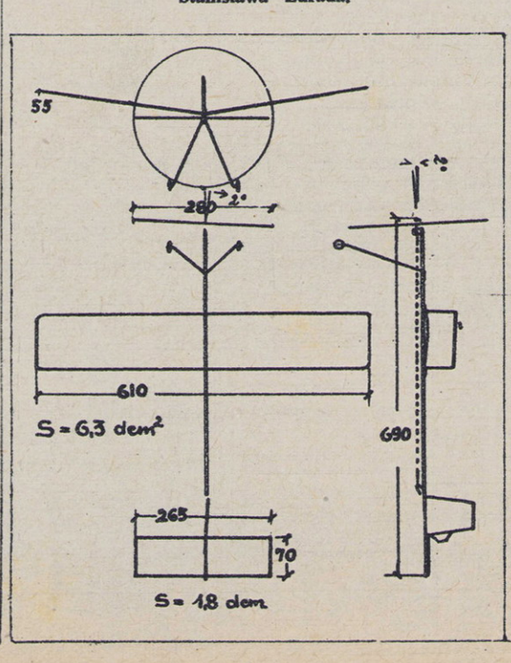
Ostatni plan zawiera rysunki wykonawcze modelu wyścigowego na uwięzi w opracowaniu Kazimierza Ginalskiego. Co prawda przekonywałby bardziej model zasłużony w bojach, lub zwycięzca jednej z udanych imprez, ale i ta konstrukcja jako przejściowo-szkoleniowa jest dość interesująca. Na marginesie trzeba dodać bez złośliwości, że kadłub wręgowy trąci już myszką.

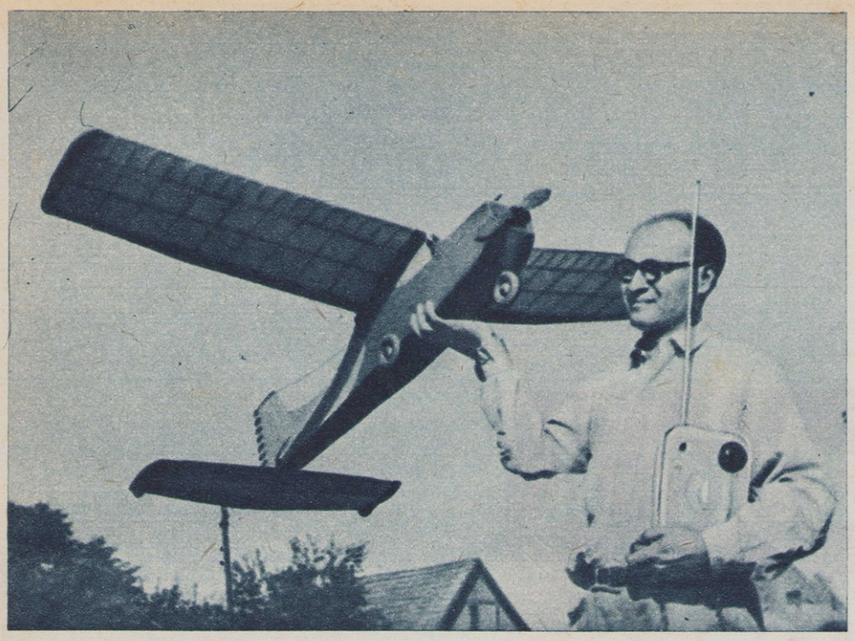
Uzupełnieniem arkusza jest plan samolotu PZL 102-B „Kos" w opracowaniu Jacka Kapkowskiego. Dobry i treściwy plan! Duże podziałki 1:25 i 1:50 ułatwiają orientację.

No i to wszystko, co można by w skrócie powiedzieć o naszych siedmiu planach podarowanych modelarzom przez APRL. Dla ścisłości dodamy, że wydano je w nakładzie po 3 tysiące każdy i zostaną one rozprowadzone po wszystkich modelarniach aeroklubowych chyba jeszcze „pod choinkę".

PAWEŁ ELSZTEIN

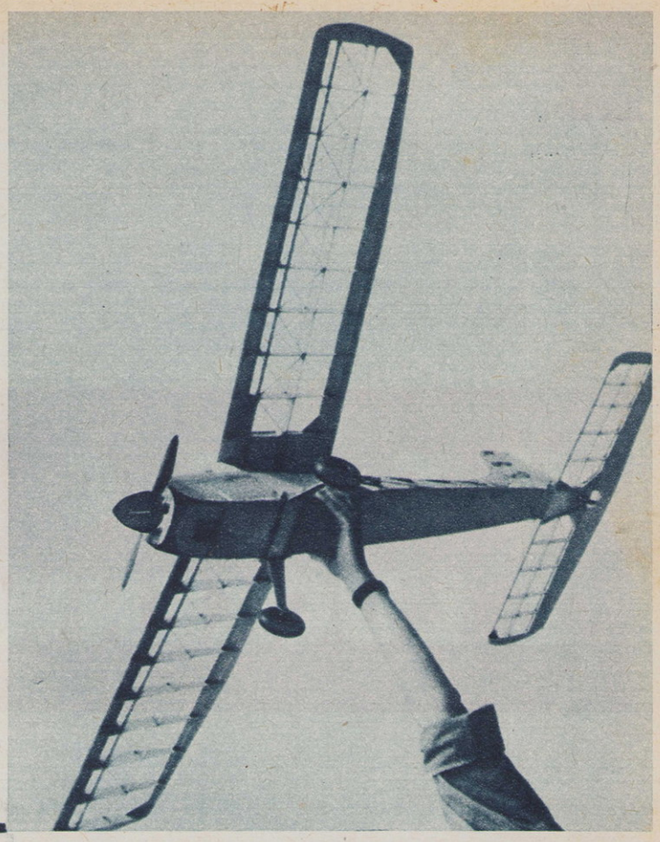
Szkolny model z napędem gumowym konstrukcji Stanisława Żurada.

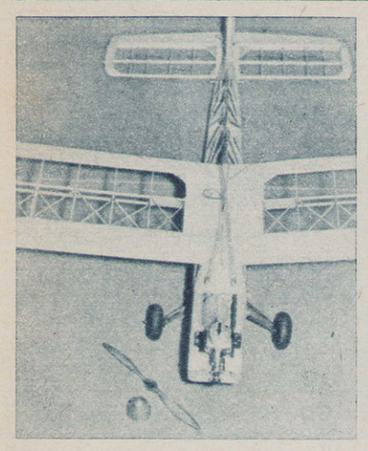




ELEKTRON-1

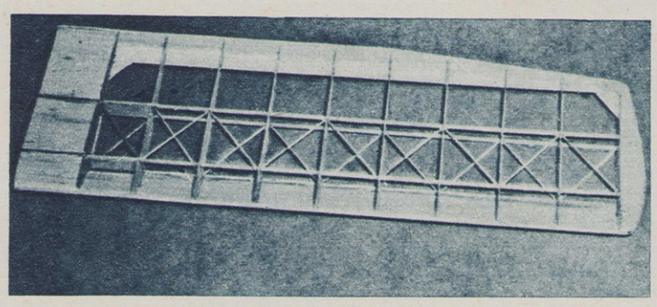
Znany pedagog-modelarz Stanisław Płodzień, kierownik Szkoły Tysiąclecia we wsi Babica koło Rzeszowa, zbudował w okresie wakacji model zdalnie kierowany z napędem „Elektron-1". Model został oblatany i lata dobrze, kierowany na razie tylko sterem kierunku. Na zdjęciu: Stanisław Płodzień z nadajnikiem i „Elektronem-1" podczas prób tego modelu.

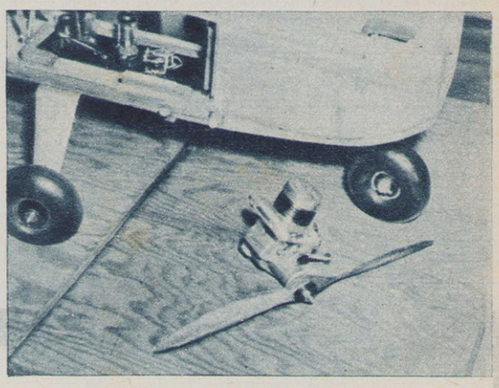


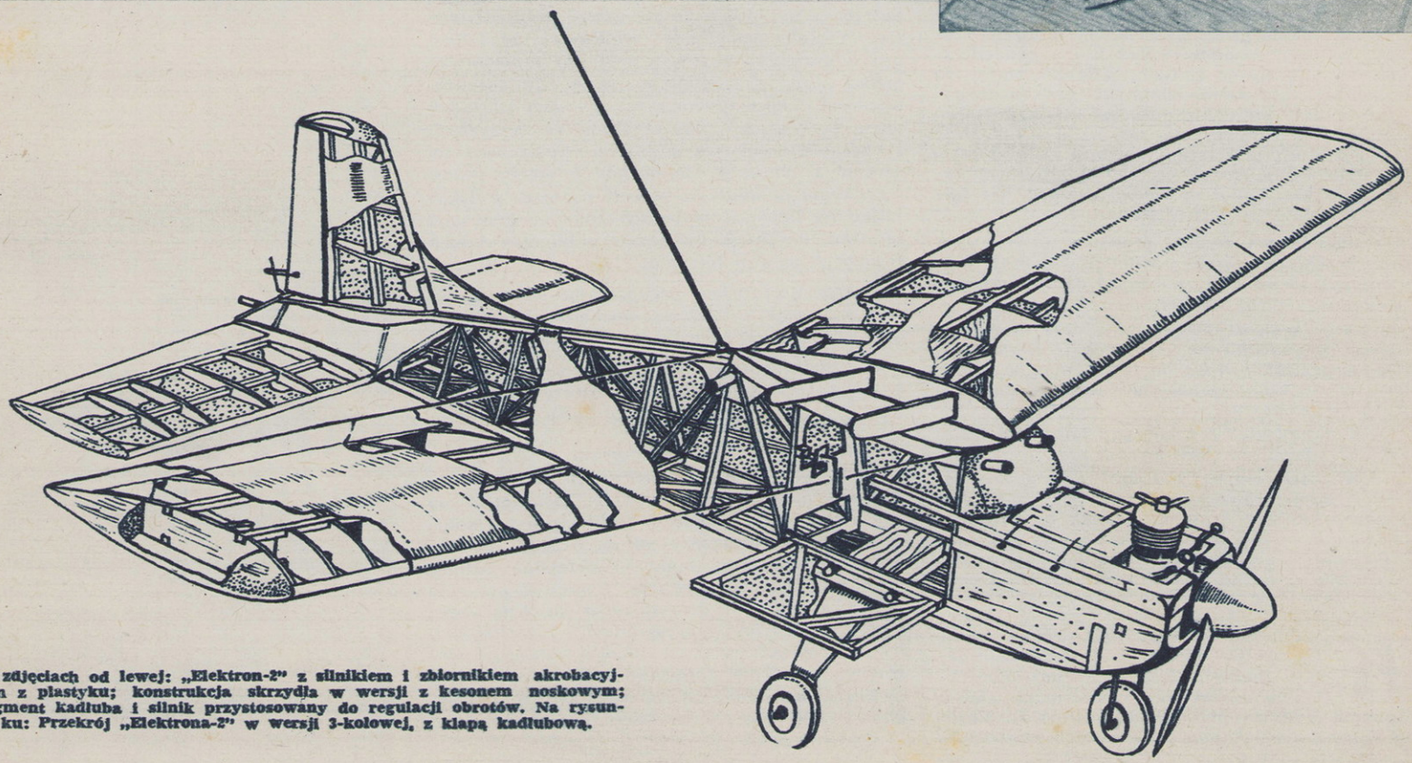


Wydawnictwa Komunikacji i Łączności przygotowują obecnie do druku książkę inż. Janusza Wojciechowskiego — „Jak zbudować kierowany radiem model samochodu, okrętu i samolotu". Książka zawiera opis wykonania kompletnego urządzenia kierującego oraz plany trzech modeli w skali 1:1, wśród nich „Elektrona-2" w wersji 2 i 3-kołowej. Ilustracje obok zostały zaczerpnięte z tej książki.

ELEKTRON-2







Na zdjęciach od lewej: „Elektron-2" z silnikiem i zbiornikiem akrobacyjnym z plastyku; konstrukcja skrzydła w wersji z kesonem noskowym; fragment kadłuba i silnik przystosowany do regulacji obrotów. Na rysunku: Przekrój „Elektrona-2" w wersji 3-kołowej, z klapą kadłubową.

UCIECZKA Z LUCKENWALDE

LEON REJEWSKI

PO raz drugi zobaczyłem go niedawno z odległości kilku metrów w zatłoczonym wagonie pociągu elektrycznego zdążającego z Wejherowa do Sopotu.

„Teraz uda mi się chyba wyjaśnić wszystkie nieznane okoliczności sprawy, które mnie wtedy tak zaintrygowały" — myślałem. Zanim jednak zdołałem się przecisnąć w stronę wyjścia, mężczyzna zginął w tłumie wysiadających na stacji Gdynia.

Pierwszy raz spotkałem go w lipcu 1960 roku w Kołobrzegu. Byliśmy pacjentami sanatorium PZU, które zbyt wcześnie zaawansowało do tej nazwy. W budynku bowiem instalowano dopiero na łeb na szyję urządzenia, bez których nie można było mówić o normalnej kuracji.

Któregoś dnia, pod koniec turnusu, korzystając z nielicznych w tym deszczowym lipcu godzin słońca, przysiadłem na ławce przed pawilonem „Mewa" w gronie podobnych mi ofiar Kołobrzegu i pogody. Na ławce siedział między innymi znajomy mi tylko z widzenia pacjent z sąsiedniego pawilonu. Rozmowa, jak zwykle w takich przypadkach, obracała się wokół pobytu w sanatorium i związanych z tym nadziei.

Wspomniany już, milczący zwykle, krępy blondyn z ogorzałą od wiatru twarzą, patrzył właśnie na swoje szerokie ręce — próbując zginać zesztywniałe w stawach palce.

— Po kąpieli w solance trochę się ruszają; ale za chwilę znowu to samo — mówił z żalem w głosie. — Aż się wierzyć nie chce, że jeszcze dwa lata temu, w czasie zorganizowanych przypadkowo zawodów strzeleckich, te palce wyeliminowały z gry znanego ze strzelania do rzutków mistrza Kiszkurnę...

— Kiszkurnę? Eh, bujasz pan — odezwał się brunet z Warszawy.

— Ci, którzy przy tym byli, też nie chcieli wierzyć — roześmiał się blondyn o zesztywniałych od reumatyzmu palcach. — Wszyscy myśleli, że to przypadek. Toteż kiedy powiedziałem, iż daję tysiąc złotych, jeśli nie trafię do rzuconej w powietrze złotówki, pewien rozgorączkowany milicjant pożyczył mi służbowego pistoletu. Wydawało mu się, że ma już moje tysiąc złotych w kieszeni. Rozbita kulą złotówka przekreśliła jednak jego kilkuminutową nadzieję. O tak, umiałem kiedyś strzelać. Nie tylko z pistoletu. A dziś te palce...

— Musiał pan pewnie pracować w trudnych warunkach, na zimnie i wilgoci? A może siedział pan w obozie? — ciągnął dalej swój wywiad korpulentny brunet.

— Nie, chociaż byłem jakiś czas w podobnych warunkach, na robotach w Niemczech. Ale to wszystko chyba od tego zimna w samolocie, kiedy człowiekowi wydawało się, że krew w żyłach zamarza.

— W samolocie? A kiedy pan latał i gdzie? — zapytał znowu wścibski brunet.

— W czasie wojny, w Anglii — odpowiedział sucho zreumatyzowany pogromca mistrzów strzeleckich. Nie wiadomo jednak co na niego podziałało — czy tak rzadkie w tym miesiącu promienie słoneczne, czy zdumione spojrzenia słuchaczy, dość, że zaczął mówić. Krótka opowieść wyglądała mniej więcej tak.

KTOREGOŚ dnia 1942 roku butna „Luftwaffe" Goeringa doznała kolejnej, mało znanej, lecz dotkliwej porażki. Bomby angielskie przeorały lotnisko w Luckenwalde, na południowy zachód od Berlina i poharatały hangary. W pasach startowych i murawie były dziury jak w szwajcarskim serze. Załoga lotniska ściągnęła ocalałe z pogromu samoloty do lasu i tam zaczęła klecić do kupy to co pozostało. Jednocześnie z całej okolicy sprowadzono przywleczonych na roboty do Niemiec cudzoziemców, w tym wielu Polaków, którym kazano usuwać gruzy, zasypywać leje po bombach.

Jedynie oko bardzo uważnego obserwatora potrafiłoby dostrzec dosyć dziwne zachowanie się jednego z robotników. Tak wybierał robotę, że znajdował się zawsze w pobliżu remontowanego jednomiejscowego Messerschmitta. Razem z nim pracował młody blondyn, o typowym wyglądzie wiejskiego chłopca.

— Czy nie będą na nas wrzeszczeć, że grzebiemy się już trzeci dzień przy tym samym leju? — pytał blondyn swego starszego towarzysza niedoli.

— Nie martw się, mamy czas. Tu pod lasem chłodniej, a poza tym wiesz, lubię patrzeć na samoloty. O ten, co go naprawiają z lewej strony, jest już chyba zdolny do lotu, gdyż na próbach silnik pracuje coraz równiej...

— Pan to się zna na wszystkim, na samolotach też — mówił z podziwem chłopak. — Jakeśmy usuwali te potrzaskane graty z lotniska, widziałem, jak pan co chwila przy czymś majstrował i jak to panu wychodziło. Ja to w ogóle boję się czegokolwiek dotknąć przy samolocie...

— A tak, trochę mnie te sprawy interesują. O, słyszysz?... Tak, te silniki grają już całkiem dobrze. Zbiorniki napełnili, nawet rezerwowe. Ciekaw jestem...

W tym momencie mówiący te słowa przerwał, patrząc z napięciem co się dzieje przy samolocie. Właśnie mechanicy, regulujący od trzech dni naprawiony silnik, wsiedli do samochodu-łazika wraz z przybyłym widocznie po nich, oficerem. Pozostawiony na wolnych obrotach szary ptak z czarnymi krzyżami na skrzydłach i kadłubie drgał, jak gdyby za chwilę miał się zerwać ze smyczy. Samochód z mechanikami i oficerem oddalał się powoli od lasu, podskakując na licznych wybojach zbombardowanego lotniska. Po chwili był już w pobliżu ocalałych resztek komendy lotniska.

Starszy mężczyzna, przypatrując się z napięciem malejącej sylwetce samochodu, chwycił nagle chłopaka za rękę.

— Chodź ze mną — krzyknął. — Uciekamy do Anglii. Jestem polskim oficerem-pilotem... Mamy może jedyną szansę w życiu...

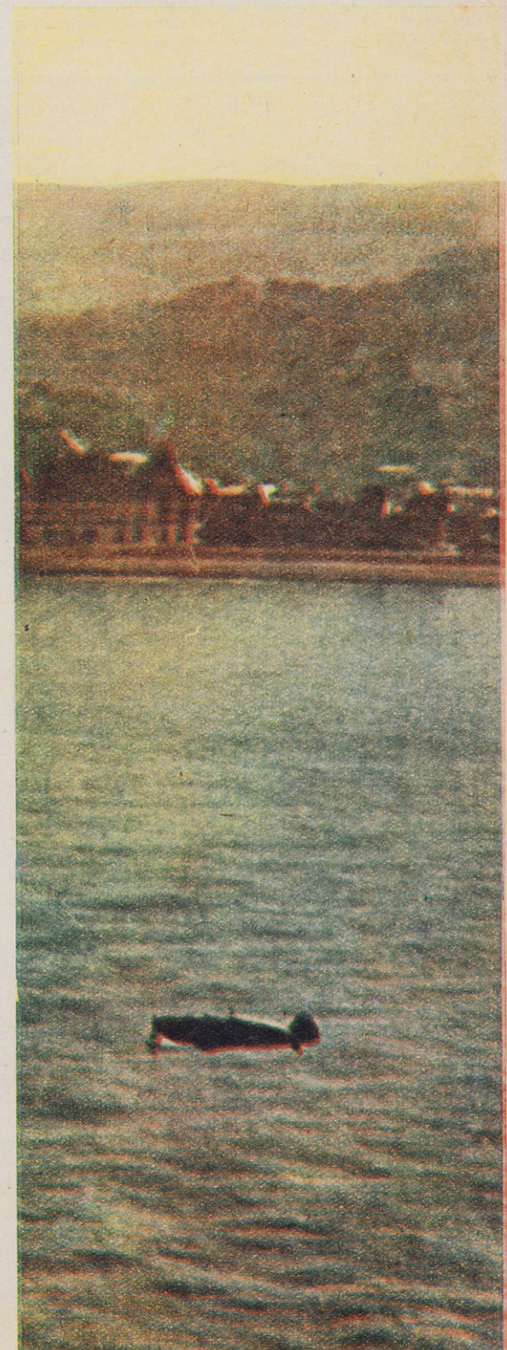
JAK to się stało, nie wiem do dzisiaj — mówił blondyn o zreumatyzowanych rękach. — Zanim zdołałem zastanowić się nad tym co robię, dopadliśmy do samolotu. Mój współtowarzysz, jak się okazało porucznik-pilot, wepchnął mnie na skrzydło, później do ciasnej kabiny myśliwca. Ponieważ nie było w niej miejsca dla dwojga ludzi, siadł na mnie, manipulując przy przyrządach. Oszołomiony i ogłupiały poczułem, że samolot kołuje po nierównej murawie lotniska. Wkrótce wstrząsy ustały i poczułem, że się unosimy. W pewnej chwili zabębniło coś na kadłubie.

Zrobiło mi się słabo. Nieprzytomny ze strachu czekałem na moment, w którym samolot uderzy o ziemię. Ku mojemu zdumieniu lecieliśmy jednak dalej.

Leż spokojnie. Byle byśmy tylko wyrwali z najbliższego sąsiedztwa lotniska, nic nam nie będzie. Zanim się pozbierają i zaalarmują kogo trzeba, będziemy już daleko. A w ogóle nie wiem czy będą chcieli alarmować. To nie takie przyjemne przyznać się, że ktoś im buchnął samolot z ich własnego lotniska. Na pewno będą przypuszczać, że się zaraz rozwalimy. A my polecimy nisko nad ziemią, to nam niewiele zrobi artyleria, a myśliwce też się do nas tak łatwo nie dobiorą. A w ogóle nie będą chyba strzelać do każdego swojego samolotu dlatego tylko, że nie odpowiada na pytania. Każdemu radio może nawalić...

— Jeszcze dzisiaj, chociaż później już jako pilot znalazłem się niejeden raz w ciężkich opałach, pamiętam niesamowity strach jaki nurtował mnie, prostego chłopaka wiejskiego, lecącego po raz pierwszy samolotem, w dodatku w takich okolicznościach.

Nie wiem jak długo lecieliśmy, gdyż byłem półprzytomny i przez cały czas czekałem na to, kiedy samolot uderzy o ziemię. W pewnej chwili do mojej świadomości dotarło to, że jesteśmy nad Francją. Tutaj mój porucznik zaczął przez radio nawoływać lotniska angielskie, zawiadamiając, że dwóch Polaków ucieka niemieckim samolotem do Anglii i prosi o ochronę oraz eskortę. Nad kanałem La Manche dopadły nas



angielskie myśliwce i doprowadziły nad lotnisko, na którym mieliśmy usiąść.

— No, teraz jesteśmy w domu — cieszył się sprawca mojego uprowadzenia. — Mieliśmy więcej szczęścia niż rozumu.

Ale szczęście było jeszcze bardzo daleko. Już mieliśmy siadać, gdy okazało się, że nie działa ster głębokości i nie możemy zejść na dół. Spadochronów w samolocie nie było. A co ja bym zresztą zrobił ze spadochronem?

Po wielu nieudanych próbach lądowania, znaleźliśmy się na takiej wysokości, że można już było skakać na rozciągniętą dla nas nad lotniskiem siatkę. Nadlatywaliśmy nad nią parę razy, gdyż za nic w świecie nie chciałem wyskoczyć. W dodatku kończyła się benzyna. Wtedy, mimo mojej rozpaczliwej obrony, porucznik wyrzucił mnie jak tłumok z kabiny, a sam wyskoczył za mną. Schwytano nas zgrabnie jak w cyrku. Ponieważ samolot znajdował się jeszcze na znacznej wysokości, siła upadku była tak wielka, że straciłem przytomność. Na szczęście żaden z nas nie poniósł poważniejszych obrażeń. Samolot oczywiście się rozbił.

Gdy tylko odzyskaliśmy siły, wziął nas w obroty angielski wywiad wojskowy. Ucieczka nasza z niemieckiego lotniska wydawała się bowiem zupełnie nieprawdopodobna. Podejrzewano nas, że jesteśmy hitlerowskimi szpiegami. Badanie trwało trzy dni, a po zakończeniu śledztwa trzymano jeszcze pięć dni pod kluczem. Szóstego wsadzono nas, pod uzbrojoną eskortą, do samochodu. „Teraz wywiozą nas gdzieś na odludzie i tam rozwalą po cichu jako szpiegów" — myślałem. Na szczęście skończyło się tylko na strachu.

Eskorta angielska odstawiła nas do pobliskiej jednostki wojskowej, a stamtąd, po jeszcze jednej „spowiedzi", zawieziono do punktu zbiorczego, do którego przybywali piloci oraz inni żołnierze personelu lotniczego z dywizji wyprowadzonych z ZSRR przez generała Andersa.

Wtedy to mojego porucznika rozpoznał jakiś major, jego były dowódca, nazwiskiem bodajże Leśniewski. Oczywiście, porucznik zgłosił się natychmiast do lotnictwa i mnie również gorąco do tego namawiał, obiecując swoją protekcję. Broniłem się przed tym wszelkimi siłami. Po niedawnych przejściach na myśl o lataniu cierpła na mnie skóra...

DAŁ się jednak namówić i pewien czas czas latał w załodze bombowca jako tylny strzelec, a później, po przeszkoleniu, jako pilot w dywizjonie myśliwskim. Ma na swoim koncie 6 zestrzelonych samolotów hitlerowskich, a między innymi wiele godzin lotów bojowych i patrolowych w eskadrze bombardującej. Niejeden raz był jeszcze nad Niemcami, z których uciekł w tak niezwykły sposób.

Wrócił jako jeden z pierwszych lotników z Anglii do kraju, nie mogąc się pogodzić z niesprawiedliwym traktowaniem żołnierzy przez część dowództwa. Do powrotu zachęciły go także listy starej matki, pozbawionej pomocy w prowadzeniu gospodarki. Niestety, po powrocie do kraju życie nie płynęło mu wcale na różach.

Z gospodarki na własnym wypędziły go jakieś rodzinne spory o morgi. Zaczął więc pracować jako kołodziej w jednym z majątków PGR pod Tucholą na Pomorzu, skąd pochodzi. Ostatnio, z powodu zaawansowanego gośćca, otrzymał lżejsze zajęcie.. Kieruje już tylko pracą. Ale nawet do tego niezbędne są sprawne ręce, te, które tak celnie strzelały do hitlerowskich samolotów. Niestety, zmiany gośćcowe posunęły się dość daleko. Niewiele pomógł także ciężko wywalczony, pierwszy pobyt w sanatorium, nie przystosowanym jeszcze do poważniejszego leczenia.

— Tyle lat czekałem na to skierowanie — mówił z żalem — a tu co? Z tej mojej wsi niełatwo się dopchać do takiego sanatorium, w którym będą mi naprawdę mogli pomóc...

TAK w ogólnych zarysach przedstawia się relacja podsłuchana w lipcu 1960 roku na ławce przed tynkowanym dopiero na łeb na szyję pawilonem „Mewa" sanatorium PZU w Kołobrzegu. Czy historia ta jest prawdziwa? Czy opowiadający ją był rzeczywiście jej bohaterem, czy też opowiadał tylko czyjeś podsłuchane przygody? — nie wiem.

Wiele szczegółów każe wierzyć, że wydarzyła się ona naprawdę. Bezprzecznym faktem jest, że opowiadał ją były lotnik RAF-u.

Czy rozegrała się dokładnie tak jak ją usłyszałem i zapamiętałem, trudno mi stwierdzić. Umówiłem się bowiem z autorem opowiadania na spotkanie, podczas którego chciałem uzupełnić brakujące szczegóły. Do spotkania jednak nie doszło. Musiałem nagle wyjechać przedwcześnie z Kołobrzegu.

Wydawało mi się, że bohatera tego opowiadania ujrzałem w elektrycznym pociągu zdążającym z Wejherowa do Gdańska. Może to był on, może tylko ktoś bardzo podobny do niego. W każdym razie widok jego odświeżył wspomnienia z rozmowy i historię, która — choć brzmi zupełnie nieprawdopodobnie — mogła się jednak zdarzyć.

Tajemnice drugiej wojny światowej kryją bowiem jeszcze niejedną taką niespodziankę.

AGENCI W SAMOLOCIE

LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

WSPÓŁPRACA Luftwaffe z Abwehrą (hitlerowskim wywiadem wojskowym) — głównie w dziedzinie przewozu szpiegów i dywersantów — istniała nie tylko w Europie lecz i w Afryce. Tam jednak, w mniej znanych Niemcom warunkach, przebiegała ona dla nich pechowo i w obydwu wypadkach zakończyła się niepowodzeniem.

Z początkiem 1941 roku, gdy po kolejnej klęsce Włochów stało się jasne, że nie tylko nie są oni w stanie wypędzić Anglików z Egiptu ale nawet obronić Libii, Niemcy podjęli próbę wzniecenia zamieszek wśród ludności egipskiej, nieprzyjaźnie na ogół nastawionej do okupujących kraj Brytyjczyków. Do akcji miały także wkroczyć oddziały nielicznej zresztą i słabo uzbrojonej armii egipskiej. Tworzono nawet w Niemczech „komitet wyzwolenia", brak było jednak jakiejś wybitnej osobistości, która stanęłaby na jego czele i znalazła posłuch wśród rodaków.

Wywiad niemiecki nawiązał wówczas kontakt z szefem sztabu armii egipskiej generałem El Masri-Paszą — zagorzałym anglofobem. Utrzymywał on żywe kontakty z przywódcami rozwiązanej partii Wafdystów, a jednym z jego współpracowników w armii był por. Abd el Nasser. Generał łatwo zgodził się na ucieczkę do Niemiec. Początkowo zamierzano dokonać jej przy pomocy niemieckiego okrętu podwodnego, ostatecznie jednak wytypowano miejsce w pustyni, nadające się do lądowania samolotu, a przy tym łatwo dostępne od strony Kairu.

Techniczną stronę całej wyprawy powierzono majorowi lotnictwa Nikolausowi Ritterowi z X korpusu lotniczego, stacjonowanego we Włoszech. Ten przygotował dwie specjalne maszyny typu He-111. Jedna z nich miała wylądować, druga zaś — krążąc nad nią — osłaniać operację. Porozumienia z El Masri-Paszą nawiązano za pośrednictwem węgierskiego posła w Egipcie. W tym czasie Niemcy zdobyli Kretę, co znacznie przybliżyło ich bazy i skróciło czas planowanego lotu.

Przedsięwzięcie to stało jednak od początku pod nieszczęśliwą gwiazdą. 20 maja 1941 r. dosłownie w ostatniej minucie odwołano start: El Masri miał wypadek samochodowy. Umówiono następny termin — 7 czerwca. O godz. 15.00 obydwa samoloty wystartowały z lotniska Heraklion na Krecie i lecąc tuż nad morzem skierowały się na południowy wschód. W jednym z nich znajdował się osobisty znajomy generała Laszlo von Almasy, który kierował akcją z ramienia Abwehry.

Była to niesłychanie ciekawa postać. Ojciec jego był Węgrem, matka Włoszka. W czasie I wojny światowej był pilotem w austriackim lotnictwie, a po upadku cesarstwa pracował w zakładach Tatra jako kierowca samochodów wyścigowych, ale wkrótce udał się do Egiptu, gdzie między innymi przez pewien czas był technicznym doradcą brytyjskiego miejscowego aeroklubu. Brał również udział w wielu śmiałych wyprawach pustynnych i był jednym z najlepszych wśród Europejczyków znawców pustyni Libijskiej. Tuż przed wojną powrócił do Węgier, gdzie wkrótce przyjął ofertę Abwehry, która pilnie potrzebowała ludzi o tego rodzaju wiedzy i znajomościach. W wywiadzie wojskowym otrzymał nominalną rangę kapitana Luftwaffe.

O godzinie 18, wkrótce przed zachodem słońca, samoloty zaczęły krążyć nad umówionym miejscem. Na ziemi nie było jednak widać wyłożonego krzyża do lądowania, ani też nawet śladu auta, którym miał przybyć Egipcjanin. Samoloty skierowały się w stronę Kairu, licząc jeszcze na spotkanie po drodze, ale w bezpośredniej bliskości miasta zawróciły i odleciały na Kretę.

Następnego dnia rankiem otrzymano wiadomość od agenta w Kairze. „Pasza prawdopodobnie aresztowany. Podejrzewam zdradę. Przerywam nadawanie". Później dopiero okazało się, że podczas lotu samolotem sportowym na umówione spotkanie, El Masri-Pasza i jego pilot dostrzegł lecący ku nim brytyjski samolot wojskowy. Pilot wylądował w pustyni. Generałowi udało się tym razem uniknąć aresztowania, jednakże wkrótce potem został internowany przez Anglików.

X korpus lotniczy przeprowadził następnie drugą akcję, znaną jako „Unternehmen Condor". W tym wypadku chodziło o przewiezienie do Kairu dwóch agentów, którzy zaopatrywaliby Rommla w informacje ściślejsze od tych, jakie otrzymywał od włoskich agentów za pośrednictwem Commando Supremo. Za radą Almasy'ego postanowiono wysadzić oficerów Abwehry Kleina i Muehlenbrucha na twardym wzniesieniu blisko oazy Farafrah, skąd mieli udać się dalej na motocyklach.

Start naznaczono na 16 lipca o godzinie 15 z Derny. Tuż przed tym czasem pękła opona w samolocie, którym mieli lecieć agenci. Ponieważ nie było najmniejszej szansy otrzymania innej maszyny — był to okres największego nasilenia nalotów na Maltę — mjr. Ritter postanowił lecieć jednym tylko bombowcem, bez osłony. Szybko przeładowano motocykle, radiostacje i inny ekwipunek szpiegów. He-111 znalazł się w powietrzu z prawie godzinnym opóźnieniem. Miało to zadecydować o losie całego przedsięwzięcia...

Na miejsce dolecieli późno — słońce rzucało długie, ostre cienie na sfałdowaną powierzchnię pustyni. Pilot — młody sierżant zrzucił świecę dymną, by ustalić kierunek wiatru, zatoczył rundę, schodząc do lądowania. Już po wysunięciu klap poderwał jednak maszynę. Na zdziwione spojrzenie Rittera pokazał w dali smugę pyłu — patrolujący brytyjski samochód pancerny. Również i za następną, powtórzoną po kilku minutach próbą, pilot nie posadził maszyny.

— Nie umiem tu lądować. Połamiemy się — nierówności gruntu są za duże.

— Wróć! — ryknął w laryngofon Ritter. — Tu jest całkiem równo! To tylko słońce tak wydłuża każdy cień.

Przy następnej próbie było już zupełnie ciemno. Zmierzch zapadł nagle, bez żadnego przejścia, jak zwykle pod tymi szerokościami geograficznymi. Pilot skierował maszynę z powrotem na zachód. — Czy wy wiecie, co robicie? — spytał z groźbą w głosie Ritter.

Pilot skinął tylko głową:

— Za maszynę odpowiadam ja, panie majorze! Jeśli będzie wypadek, pójdzie na moje konto. Poza tym miałem lecieć tylko jako ubezpieczenie, a nie lądować. Jestem tu od niedawna, nie mam pojęcia o sposobie lądowania w pustyni, na piasku.

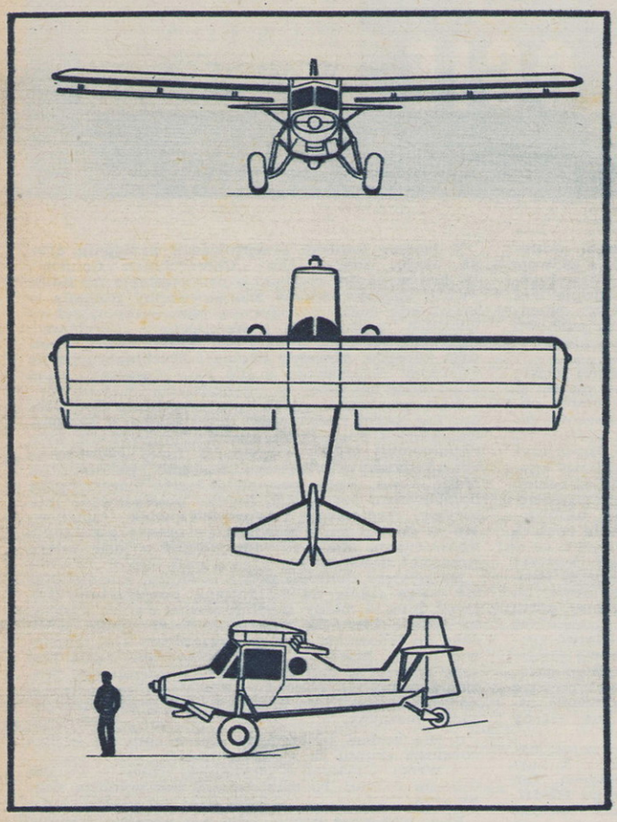
Ritter zagryzł wargi; sierżant miał rację. Wszystko trzeba będzie powtórzyć następnego dnia. Wzięli kurs na najbliższe lotnisko, Dernę. Niedaleko miasta radiotelegrafista podał Ritterowi karteczkę: „Zakaz lądowania w Dernie. Nalot. Szukać zapasowego lotniska". Oznaczało to dalsze 350 km lotu do Benghazi. Ale w tym momencie lewy silnik zaczął krztusić się i w końcu zamilkł. Sytuacja stawała się krytyczna. Pilot nie chciał zgodzić się na propozycję lądowania na wybrzeżu, dowodząc, że nie będzie mógł po nocy znaleźć odpowiedniego odcinka plaży. W tym momencie zaczął przerywać i drugi silnik. Byli nad morzem. Operator nadawał sygnał SOS i podawał pozycję samolotu.

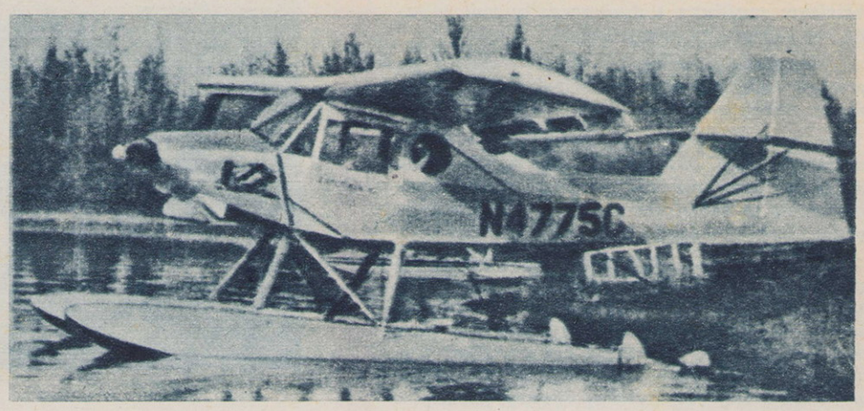
W momencie wodowania bombowiec utrzymał się na wodzie, dzięki swym pustym prawie zbiornikom. Ritter gramolił się ze złamaną ręką. Kpt. Leicht złamał kilka żeber, Klein rozcierał sobie ramię. Najgorzej powiodło się Muehlenbruchowi: przesuwająca się siłą bezwładności skrzynia przygniotła go do żebrowania. Pozostali z trudnością wydostali go z tonącego wraka, ale za późno — był już martwy.

Przez kilka godzin utrzymywali się na wodzie — czterej ranni w dinghy, dwaj zdrowi w kamizelkach ratunkowych. Koło południa fale wyrzuciły ich na brzeg. Wyczerpanych do ostatnich granic odnalazł „Storch" z eskadry ratunkowej.

Po fiasku „Unternehmen Condor", Abwehra zrezygnowała ze współpracy z Luftwaffe w Afryce. Agentów przewiózł ostatecznie w następnym roku Almasy po 3 000-kilometrowej jeździe przez pustynię. Zostali oni jednak wkrótce wykryci przez brytyjski kontrwywiad. Kwatera Rommla bezskutecznie wywoływała Kair. **(Szub.)**

SAMOLOT GOSPODARCZY LAWHORN „KEE BIRD" ● USA





ZAMIESZKUJĄCY w dalekim Anchorage na Alasce konstruktor-amator George Lawhorn zbudował niedawno oryginalny samolot gospodarczy, specjalnie przystosowany do użytkowania na trudnych, nieprzygotowanych terenach. Samolot ten, nazwany „Kee Bird", odznacza się prostą i pomysłową konstrukcją oraz dobrymi osiągami, zwłaszcza dużą rozpiętością prędkości i krótkim startem.

„Kee Bird" jest trzymiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym górnopłatem, konstrukcji metalowej.

Płat prosty, o obrysie prostokątnym, nie został skonstruowany przez Lawhorna lecz po prostu wzięty z samolotu Boeing YL-15. Konstrukcja skrzydeł dwudźwigarowa; pokrycie pracujące. Skrzydła są wyposażone w klapo-lotki rozciągające się wzdłuż całej krawędzi spływu i stanowiące osobny profil poza właściwym profilem skrzydła (są to tzw. klapy Fairey-Youngmann).

Kadłub o przekroju prostokątnym mieści pod płatem kabinę załogi z fotelem pilota w przodzie i dwoma tylnymi fotelami pasażerów, które mogą być zdejmowane w razie potrzeby. Dostęp do kabiny zapewniają boczne drzwi otwierane do góry; mogą one być otwarte w czasie lotu. Drążek sterowy zawieszony jest pod sufitem kabiny.

Usterzenie klasyczne. Statecznik poziomy podparty zastrzałami w kształcie litery „V"; wszystkie stery wyważone rogowo. Podwozie stałe z kołem ogonowym. Główne koła wyposażone są w dwie opony balonowe o niskim ciśnieniu. Tylne kółko sterowane. Koła mogą być zastąpione nartami lub pływakami. Silnik płaski Lycoming O-435-1 o mocy 190 KM wyposażony jest w duży filtr przeciwpyłowy. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	–	12,19 m	Prędkość max.	–	201 km/h
Długość	–	7,16 m	Prędkość przelotowa	–	177 km/h
Wysokość	–	2,29 m	Prędkość minimalna	–	42 km/h
Pow. nośna	–	24,16 m²	Prędkość wznoszenia	–	6 m/sek
Ciężary:			Rozbieg	–	38 m
			Start na przeszkodę 15 m	–	91 m
Ciężar własny	–	670 kG	Zasięg	–	480 km
Ciężar całkowity	–	1 020 kG			
Obciążenie pow.	–	42 kG/m²			

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SZYBOWIEC PRZEJŚCIOWY „LOUDON" ● KANADA

SZYBOWIEC przejściowy „Loudon" powstał jako wynik ćwiczenia konstrukcyjnego studentów czwartego roku Politechniki w Toronto (Kanada). Jako głównych konstruktorów szybowca wymienia się B. S. Shenotone i Wacława Czerwińskiego, znanego z lat przedwojennych polskiego konstruktora szybowcowego. Szybowiec „Loudon" był przeznaczony jako następca szybowca „Cadet", z ulepszonymi własnościami przelotowymi. Oblatywanie szybowca nastąpiło w listopadzie 1949 r. W r. 1950 na szybowcu tym ustanowiono kanadyjski szybowcowy rekord odległości 189 km.

„Loudon" jest jednomiejscowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji drewnianej.

Płat dwudzielny o obrysie prostokątno-trapezowym jest w ogóle pozbawiony wzniosu. Profil w częściach prostokątnych NACA-4416 przechodzi ku końcom w NACA-6412. Konstrukcja jednodźwigarowa z noskowym kesonem ze sklejki. Tylne części skrzydeł kryte płótnem. Lotki pełne na skrajnych częściach skrzydeł; klap brak. Na górnej powierzchni skrzydeł znajdują się płytowe hamulce aerodynamiczne.

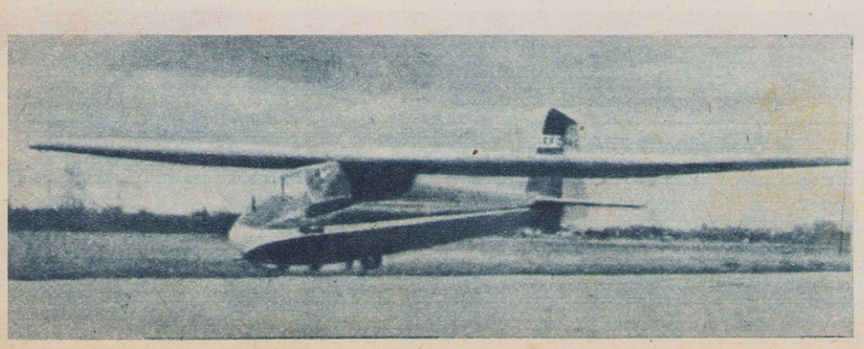
Kadłub o przekroju eliptycznym ma konstrukcję skorupową z pracującym pokryciem ze sklejki. Umieszczona przed płatem kabina pilota wyposażona jest w osłonę z plexi.

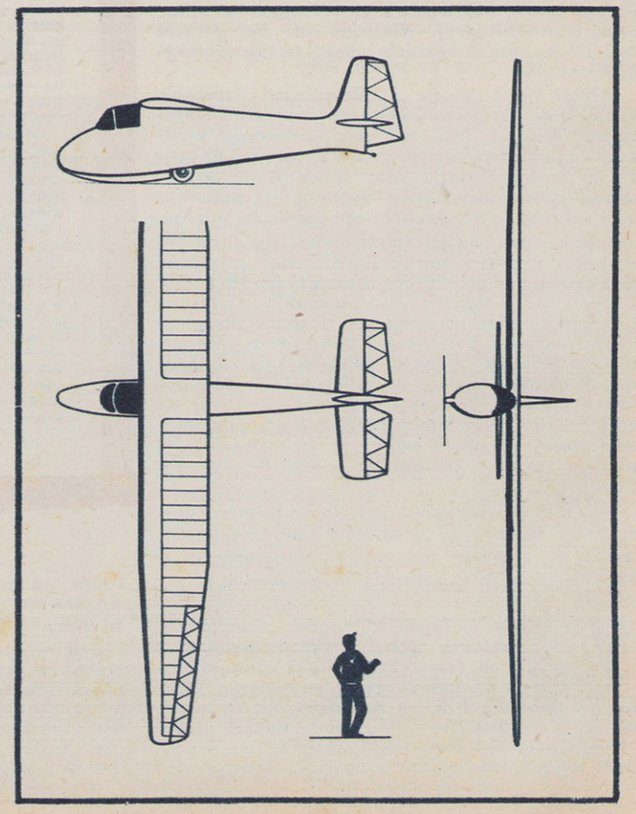
Usterzenie wolnonośne o obrysach trapezowych. Statecznik kryte sklejką, a stery płótnem.

Podwozie składa się z przedniej płozy amortyzowanej krążkami gumowymi i stałego, nie amortyzowanego kółka umieszczonego za środkiem ciężkości. Elastyczny zderzak ogonowy z taśmy resorowej jest zakończony rolką. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	–	13,72 m	Doskonałość (max)	–	22
Długość	–	6,0 m	– przy prędkości	–	66 km/h
Pow. nośna	–	16,25 m²	– przy opadaniu	–	0,76 m/sek
Wydłużenie	–	11,6	Opadanie minimalne	–	0,74 m/sek
Ciężary:			– przy prędkości	–	46,7 km/h
			Prędkość przeciągnięcia	–	40,2 km/h
Ciężar własny	–	165 kG	Prędkość dopuszczalna	–	145 km/h
Ciężar całkowity	–	256 kG	Prędkość holowania	–	145 km/h
Obciążenie pow.	–	15,8 kG/m²	Prędkość wyciągania	–	105 km/h





ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

WIELKA wystawa filatelistyczna w Bratysławie w 1960 r. była powodem wydania dwóch znaczków przedstawiających samoloty. Jeden ze znaczków pokazuje stary dyliżans pocztowy, a nad nim nowoczesny czterosilnikowy samolot pasażerski. Drugi znaczek na tle panoramy Bratysławy pokazuje śmigłowiec Mi-4.

Bogusław KALESTYŃSKI
EKONOMIA TRANSPORTU LOTNICZEGO – Zasady ogólne i organizacja. Str. 306, cena 25 zł.

Całokształt zagadnienia ekonomiki i racjonalnej organizacji transportu lotniczego omówiony jest w książce pod każdym względem wyczerpująco. Na wstępie omawia autor zadania i właściwości transportu lotniczego w ogólności oraz specjalne warunki tego transportu w ruchu międzynarodowym. Oprócz tego zaznajamia czytelnika ze statutem prawno-ekonomicznym transportu lotniczego, jak również z ekonomiką obsługi handlowej i technicznej. W dalszym ciągu autor podaje zasady organizacji i planowania transportu powietrznego oraz sposoby obliczania kosztów własnych. Zakończenie książki stanowią rozważania na temat tendencji rozwojowych lotnictwa transportowego.

Książka przeznaczona jest dla ekonomistów i organizatorów transportu lotniczego.

JAN LIPSKI

URZĄDZENIA HYDRAULICZNE I PNEUMATYCZNE SAMOLOTÓW. Str. 179, cena 18 zł.

W książce znajdujemy opisy wszystkich typowych urządzeń hydraulicznych i pneumatycznych samolotów jak: pompy, sprężarki, dźwigniki, rozdzielacze, wzmacniacze hydrauliczne, zawory, filtry, zasobniki, amortyzatory, koła lotnicze, regulatory obrotów śmigła, elementy instalacji oraz kompletne instalacje energetyczne samolotów. Opis każdego urządzenia obejmuje rysunek lub fotografię, dane techniczne i krótką charakterystykę działania. Następnie podano sposoby sprawdzania podstawowych parametrów pracy urządzeń i budowę stoisk kontrolnych. Opis eksploatacji zawiera sposób konserwacji danego urządzenia, wytyczne do zabudowy na samolocie oraz czynności obsługi okresowej. Podano także najczęściej spotykane usterki i sposoby ich naprawy.

Książka przeznaczona jest dla mechaników lotniczych, personelu latającego i kontroli lotniczej.

Andrzej GLASS

ROZPOZNAWANIE SAMOLOTÓW, SZYBOWCÓW I ŚMIGŁOWCÓW. Str. 255, cena 12 zł.

Książka zawiera opisy, zdjęcia i sylwetki najważniejszych

maszyn konstrukcji polskiej, radzieckiej, czechosłowackiej, węgierskiej i jugosłowiańskiej – znajdujących się współcześnie w użyciu. Na wstępie objaśniono zasady rozpoznawania samolotów, szybowców i śmigłowców oraz omówiono nazwy i pojęcia użyte w opisach. W drugiej części znajdują się opisy techniczne ciekawszych konstrukcji.

Książka przeznaczona jest dla wszystkich interesujących się lotnictwem, w szczególności zaś dla młodzieży. Dla harcerskich drużyn lotniczych ma ona stanowić pomoc przy zdobywaniu sprawności „rozpoznawcy lotniczego".

KRZYŻÓWKA LOTNICZA

ZNACZENIE WYRAZÓW

W KOŁO: 1 – szwy na metalach, 4 – układ lotu grupowego, 7 – element szybowca, pracujący przy lądowaniu, 10 – krążek, w układach sterowania samolotu, 13 – ślad na czymś, psujący wartość, np. na tkaninie, 16 – suw pracy silnika dwusuwowego, 19 – skrót instytucji zajmującej się oceną techniczną statków latających, 22 – wycinki okręgu, 23 – przecinek, 24 napój, 25 – działają na samolot w locie, 26 – pole uprawne, 27 – zdrobniałe imię żeńskie, 28 – mierzy się przyrządem z grupy nawigacyjnych, 29 – kompresja, stan ciśnienia, 30 – profiluje skrzydło, 31 – na przykład – ulżeniowy, pod śrubę, 32 – radiolokator, 33 – krążenie po prostokącie, 34 – gaz szlachetny w powietrzu, 35 – przeważnie informacyjny, dużymi literami.

DOŚRODKOWO: – 2 podstawy chmur, maksymalne wysokości samolotów, 3 – unik dyplomatyczny, 5 – ozdabia i chroni powierzchnię samolotów, 6 – produkt kondensacji pary wodnej, 8 – istotna część śmigła, 9 – figura akrobacji, 11 – część powierzchni (ziemi), 12 – zakrycie kabiny do lotów bez widoczności, 14 – efekt błędu lądowania, 15 – sportowa eliminacja, 17 – prąd zstępujący (studnia) w określeniu laika, 18 – niż baryczny, 20 – pilot i konstruktor polski, konstruował m. in. „Komara", „Orlika", zamordowany przez hitlerowców, 21 – suw silnika.

Opracował **JULIAN KALETA**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 26.XI.1961 r., rozlosowane zostaną nagrody książkowe.

Rozwiązania należy przesyłać pod adresem redakcji: Warszawa, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych z dopiskiem „Krzyżówka lotnicza".

ROZWIĄZANIE LOGOGRYFU LOTNICZEGO
z „SP" nr 44 (29.X.1961 r.)

Czytajcie „Skrzydlatą Polskę"

Wyrazy pomocnicze: 1 – klucz, 2 – mazut, 3 – opływ, 4 – dętka, 5 – komar, 6 – major, 7 – Broch, 8 – ślizg, 9 – model, 10 – keson, 11 – Sroka, 12 – Jurij, 13 – dysza, 14 – bryza, 15 – runda, 16 – delta, 17 – Junak, 18 – Titow, 19 – Morąg, 20 – Szpak, 21 – kapot, 22 – balza, 23 – spust, 24 – rękaw, 25 – spręż.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI LOTNICZEJ
z „SP" nr 42 (15.X.1961 r.)

POZIOMO: 2 – kabina, 4 – KLM, 6 – klucze, 9 – zwis, 10 – goleń, 14 – opór, 15 – nalot, 17 wiatr, 20 – stratus, 21 – przelot, 23 – anoda, 24 – owiewka, 26 – hamulec, 27 – dźwigar, 30 – start, 31 – spirala, 34 – starter, 36 – resurs.

PIONOWO: 1 – kangur, 3 – bokser, 5 – MiG, 7 – ZZ (zwrot zewnętrzny), 8 – klon, 11 – port, 12 – łopata, 13 – balon, 16 – astronauta, 17 – wieża, 18 – Tupolew, 19 – krawędzie, 22 – Lim, 25 – Mil, 28 – redan, 29 – Sas, 30 – SP, 32 – as, 33 – ster, 35 – sum.

POCZTA LOTNICZA

JAK ZOSTAĆ NAWIGATOREM?

Andrzej Kowalski z Prusic, woj. Wrocław, chciałby w przyszłości zostać nawigatorem. Prosi więc o bliższe informacje w tej sprawie.

We współczesnym lotnictwie funkcja nawigatora uległa dość znacznej zmianie. W lotnictwie wojskowym na przykład piloci myśliwskich odrzutowców są jednocześnie świetnymi nawigatorami, zaś na samolotach bombowych funkcje nawigatora pełni również strzelec pokładowy. Podobnie w lotnictwie cywilnym piloci muszą być równocześnie dobrymi nawigatorami. Stąd chyba jasny wniosek, że chcąc zostać nawigatorem, trzeba przede wszystkim zostać pilotem, a jak zostać pilotem pisaliśmy już wielokrotnie. Dla przypomnienia podamy tylko, że pierwsze kroki należy kierować do najbliższego aeroklubu, który prowadzi podstawowe szkolenie lotnicze. Potem, jeśli będziecie chcieli, możecie się starać o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

PIERWSZY – TAK
● DRUGI – NIE

Mam 16 lat i uczęszczam do drugiej klasy Technikum Samochodowego – pisze **Janusz Kocurek z Mysłowic, woj. Katowice** – mój kolega jest uczniem szkoły zawodowej. Obaj pragnęlibyśmy szkolić się na spadochroniarzy. Nie wiemy jednak czy odpowiadamy wymaganiom stawianym skoczkom spadochronowym.

Podobnie jak i w innych rodzajach lotnictwa kandydaci powinni posiadać ukończony 16 rok życia i uczęszczać do 9 –10 klasy szkoły średniej (liceum, technikum), a także wykazać się odpowiednim stanem zdrowia. Jak wynika z Waszego listu odpowiadacie w zasadzie tym warunkom, możecie już teraz starać się o przyjęcie na szkolenie spadochronowe w Aeroklubie Śląskim – Katowice, lotnisko. Natomiast kolega, niestety, nie może jeszcze obecnie się szkolić. Oczywiście nie znaczy to, że w przyszłości nie będzie mógł być spadochroniarzem. Aby zostać spadochroniarzem powinien po ukończeniu ZSZ rozpocząć naukę w technikum, a wówczas i on może się zgłosić do aeroklubu.

ZALEŻY TYLKO OD WAS

„Piszę w imieniu własnym i kolegów – zwraca się do redakcji **Włodzimierz Rosiński z Chorzowa** – w sprawie, która nas bardzo intryguje. Otóż byliśmy w wojskach spadochronowo-desantowych i niedawno zwolnieni zostaliśmy do rezerwy. Spadochroniarstwo stało się nam bliskie i nie chcielibyśmy stracić z nim kontaktu. Pragnęlibyśmy potraktować go jako zawód. Nie wiemy jednak czy to jest możliwe i w związku z tym prosilibyśmy o informacje".

Takie możliwości oczywiście istnieją. Czy zostaniecie w przyszłości instruktorami spadochronowymi, o takim zawodzie może być tylko mowa, zależy od Was, od Waszych wiadomości i doświadczenia. O ile będziecie odpowiadać wymaganiom stawianym instruktorom spadochronowym – to nic nie stoi na przeszkodzie, abyście w przyszłości ze spadochroniarstwem związali się zawodowo. Oczywiście nie chcemy obiecywać, że natychmiast zostaniecie instruktorami bo to wymaga pewnych starań, ale takie możliwości istnieją. Radzimy w tej sprawie skontaktować się z Aeroklubem Śląskim lub Gliwickim.

ZOSTAŃ LOTNIKIEM

Broszurę tą przesyłamy **Karolowi Szałucha – Makarówka, woj. Warszawa, Henrykowi Eliasiukowi – Komarowice, woj. Lublin, Kazimierzowi Gozdurowi – Rakowo, woj. Poznań, Leszkowi Ziemińskiemu – Sopot, Adamowi Fliegerowi – Brójce, woj. Zielona Góra, Wacławowi Dudzikowi – Manowo, woj. Koszalin i Zdzisławowi Kozakowi – Domaradz, woj. Rzeszów, Stanisławowi Antosikowi, Iława Żagańska, pow. Zagań, Włodzimierzowi Banaszkiewiczowi i Tadeuszowi Maciejewskiemu – Międzyrzecz, woj. Zielona Góra, Zygmuntowi Duralowi – Głuchołazy-Zdrój, pow. Nysa, Stefanowi Moldzie – Legnica, Jerzemu Turkowi – Jadwisin, woj. Lublin.**

RUCH

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 9. XI. 1961 R. Zam. 7839/c S-25

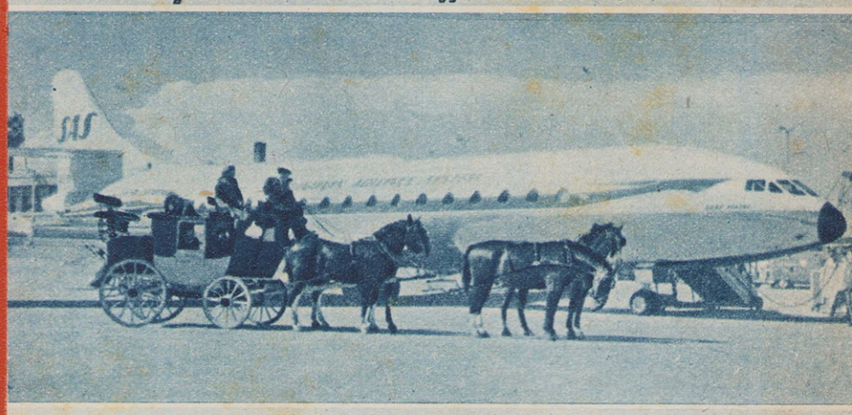
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ABSOLUTNY REKORD ŚWIATA

Radziecki pilot, Aleksander Fiedotow, ustanowił w dniu 7.X br. absolutny rekord świata przelatując na jednosilnikowym samolocie odrzutowym E-166 trasę zamkniętą 100 km ze średnią prędkością — 2 383 km/h. Oto zdjęcie dzielnego lotnika.

Foto: „Krasnaja Zwiezda"

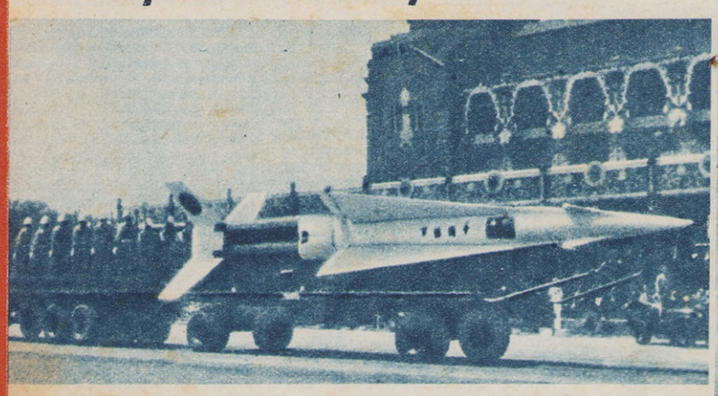
Dyliżans i „Caravelle"



Odległości, które dawniej przebywano czterokonnym dyliżansem w przeciągu tygodnia, obecnie nowoczesna odrzutowa „Caravelle" pokonuje w ciągu dwóch godzin. Na zdjęciu: Niecodzienne zestawienie — dyliżans i odrzutowiec — na lotnisku w Sztokholmie.

Foto: „Interavia"

Amerykańskie rakiety na Taiwanie



Czangkaiszekowcy na Taiwanie, dla ożywienia niknącego „ducha bojowego", urządzają od czasu do czasu szumne parady wojskowe, demonstrując m. in. dostarczone im przez amerykańskich opiekunów rakiety. Na zdjęciu: Fragment defilady w Taipeh.

Foto: „The Illustrated London News"

NA ŚRODKU DROGI

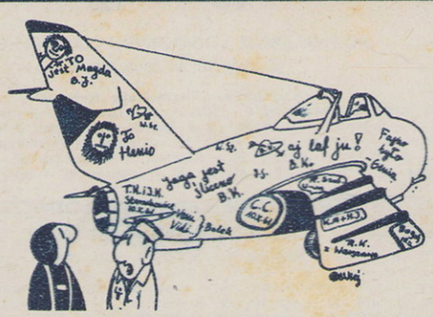
W dniu 19.IX. br. samolot DC-4 linii „Starways Airlines", wiozący pielgrzymów z Lourdes do Dublina (Irlandia), lądował przymusowo na środku szosy w pobliżu lotniska w Dublinie. Pasażerowie i załoga wyszli z opresji cało.

Foto: „The Illustrated London News"

STEWARDESSY W SPODNIACH

Do niewątpliwych atrakcji powietrznej podróży samolotami pakistańskich linii lotniczych PIA należą stewardessy, pełniące swe funkcje w oryginalnych strojach opartych na pakistańskich motywach ludowych.

Foto: Interavia"



— Wycieczka, obywatelu poruczniku!

Nalepka amerykańskich linii lotniczych: „TRANS-TEXAS AIRWAYS".

ZRZUT... SAMOCHODU

W ramach doświadczeń czynionych w lotnictwie angielskim nad sposobami powietrznego zaopatrywania wojsk naziemnych w uzbrojenie, przeprowadzono szereg prób zrzutu ze spadochronami z samolotów transportowych „Blackburn" lekkich samochodów wojskowych. Na zdjęciu: Samochód w moment po oddzieleniu się od samolotu.

Foto: „The Aeroplane and Austronautics"